Nr 1 Warszawa, 15 stycznia 1939 r. Cena numeru 20 gr.

Jedziemy na FIS

LPT

Tygodnik turystyczny

Musimy dopędzić Europę

w inwestycjach i organizacji ruchu turystycznego

Tegoroczne zawody FIS potężnym bodźcem dla modernizacji naszych gór!

Musimy dziś jasno zdawać sobie sprawę z tego, że żyjemy w epoce szalonego wyścigu **inicjatywy i pracy, inwestycji i zbrojeń.** Jest to wyścig zaciekły i nieustępliwy, wzmagający z dnia na dzień zawrotne swoje tempo, wciągający w opętany wir pracy **wszystkie źródła energii i wszystkie dziedziny wytwórczości.**

Wielka ta gra, prowadzona przez narody całego świata, zmierza do osiągnięcia najwyższej sprawności organizacyjnej, do zmobilizowania najlepszych środków technicznych i zdobyczy cywilizacyjnych, do podniesienia na najwyższy poziom wszystkich gałęzi gospodarki narodowej.

Nie wolno nam w tym wyścigu pozostawać w tyle. Zrozumienie wagi tego zagadnienia staje się z każdym dniem coraz popularniejsze w Polsce. Na wszystkich odcinkach życia gospodarczego wre dziś gorączkowa praca, by **wyrównać duże zaległości,** jakie niestety odziedziczyliśmy w smutnej spuściźnie z okresu zaborów.

Nie możemy też cierpieć dłużej, by poziom cywilizacyjny naszego życia budził u sąsiadów odruchy lekceważenia. Nie wolno nam dłużej dopuszczać do tego, by nasi właśni obywatele masowo jeździli za granicę **w poszukiwaniu nowoczesności,** której u siebie w kraju znaleźć nie mogli.

Rozwijająca się żywiołowo turystyka **staje się jednym z wielkich motorów gospodarczych.** Odrobić zaniedbania w tej dziedzinie musimy tem rychlej, że na tym właśnie polu najdalej dziś stoimy za Europą.

I tu jednak poprawa sytuacji staje się z każdym dniem coraz bardziej widoczna. Rezultaty, osiągnięte w pierwszym trzechleciu działalności **Ligi Popierania Turystyki** w zakresie organizacji masowego ruchu i modernizacji urządeń turystycznych, **są nowym argumentem,** że umiemy pracować nie gorzej od sąsiadów.

Możemy być dumni z tego, co już dotąd zdziałano na Podtatrzu. Z radosnym zdumieniem powitał ogół polski bajeczną metamorfozę, jakiej ostatnio uległo Zakopane w czasie fantastycznie krótkim.



Bezpośrednim bodźcem tej niespodzianej modernizacji naszej „zimowej stolicy" były niewątpliwie tegoroczne **zawody o Mistrzostwo Świata** Międzynarodowej Federacji Narciarskiej. Nie mogliśmy przecież dopuścić do tego, by Zakopane po dwudziestu latach naszej samodzielnej gospodarki, kompromitowało nas w oczach Zachodu swym dotychczasowym zaniedbaniem i prymitywnością. Dziś już nie będziemy się w czasie FIS'u wstydzić swej wzorowej stacji klimatycznej.

Ekspanzja inwestycyjna Ligi, po wykonaniu całego programu, zakreślonego dla utworzenia z Podhala wielkiego **Okręgu Turystycznego,** z niesłabnącym rozmachem pójdzie dalej w głąb Polski.

Towarzyszyć jej musi jednakże równy wysiłek wszystkich czynników gospodarczych i pospólna inicjatywa całego przemysłu podróżniczego. Wówczas na wszystkich odcinkach gospodarki turystycznej rychło dopędzimy Europę.

Już 260 uczestników FIS-u!

Na 21 związków narciarskich wchodzących w skład **Międzynarodowej Federacji Narciarskiej** (FIS), już 16 nadesłało zgłoszenia, obejmujące w dniu 10.1 **260 uczestników,** licząc przedstawicieli oficjalnych i zawodników łącznie.

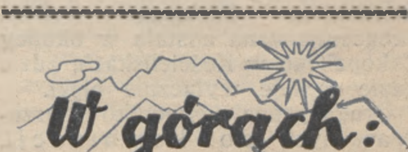
Najliczniejszą zagraniczną drużynę zapowiedzieli Niemcy (36 osób), następnie Francja, Norwegia, Włochy (po 25 osób), Szwajcaria, 21, Finlandia. 20, Jugosławia i Węgry po 14, Szwecja 10. Polska wystawi pełną dopuszczalną ilość tj. 40 osób.

Państwowa Rada Turystyczna

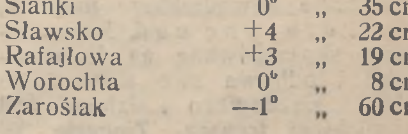
ma być zwołana już w najbliższym czasie

Dawno oczekiwana Państwowa Rada Turystyczna wchodzi obecnie w stadium realizacji. Ministerstwo Komunikacji rozesłało obecnie do szeregu zainteresowanych czynników tezy do projektu organizacyjnego przyszłej rady i oczekuje wypowiedzenia się tych czynników odnośnie składu i kompetencji nowego ciała.

Rada liczyłaby około 60 członków, powołanych z 5 różnych grup, a mianowicie: władz państwowych, organizacji turystycznych, przemysłu turystycznego, organizacji regionalnych oraz ekspertów powoływanych imiennie. Rada miałaby charakter organu doradczego przy Ministrze Komunikacji,



Barania Góra	—8°	śniegu	54 cm
Zwardoń	—5°	„	16 cm
Babia Góra	—5°	„	80 cm
Rabka	—1°	„	20 cm
Zakopane	—2°	„	26 cm
Kasprowy	—4°	„	75 cm
Krynica	—2°	„	30 cm
Sianki	0°	„	35 cm
Sławsko	+4	„	22 cm
Rafajłowa	+3	„	19 cm
Worochta	0°	„	8 cm
Zaroślak	—1°	„	60 cm



ZA MIESIĄC NA START

Drużyna polska gotuje się do wielkiej próby

Przebudowana na wspaniały stadion narciarski wielka sokcznia konkursowa na Krokwi, została wypróbowana po raz pierwszy po przebudowie, na konkursie skoków, **który odbył się dnia 6 stycznia.**

Jakkolwiek z powodu warunków śnieżnych skoki odbywały się jedynie z połowy rozbiegu, to jednak szereg skoczków przekroczył z łatwością 60 m. Skocznia okazała się bardzo łatwa i dobra, nie powodując prasowania na zeskoku (po niem. **druckfrei,** po franc. **sans pression),** toteż należy się liczyć, że przy skokach z pełnego rozbiegu

długości 80 m

będą z wszelką pewnością nie tylko osiągnięte, lecz przekroczone!

Dyrekcja Międzynarodowej Federacji Narciarskiej (FIS) zatwierdziła już w zupełności przebudowaną skocznię, która zaszeregowała się między najpiękniejsze i najlepsze urządzenia sportowe tego rodzaju.

Generalna próba zawodów, podczas której będą sprawdzone wszelkie urządzenia sygnalizacyjne, sportowe etc., odbędzie się **w dniach 22 do 24 stycznia,** a mianowicie dnia 22-go—slałom, dnia 23-go — bieg sztafetowy i 24-go— skoki.

Polski Związek Narciarski rozpoczął przygotowania drużyny reprezentacyjnej stosunkowo wcześnie, bo jeszcze **z wiosną 1938 roku.** Przygotowania te streszczały się w luźnych obozach i kursach, których głównym celem było podtrzymanie kondycji fizycznej kandydatów do drużyny reprezentacyjnej.

Ośrodek Treningowy rozpoczął swe systematyczne prace dopiero w październiku w zakresie tzw. „suchej zaprawy“, marszów, gimnastyk itd.

Z początkiem grudnia nastąpiło skoszarowanie wszystkich zawodników w liczbie

około 50 osób,

w specjalnie na ten cel wynajętej wilil i rozpoczęła się praca intensywniejsza. Prace te, częściowo na śniegu, trwały do Bożego Narodzenia, po czym po krótkiej pauzie nastąpił podział na grupy...

I tak grupa biegaczy pod kierunkiem **fińskiego trenera** skoncentrowana została w okolicy Zakopanego w Kościeliskach, gdzie gdzie trenuje wyłącznie biegi.

Druga grupa zawodników, przeznaczonych do kombinacji, trenuje w Zakopanem pod kierunkiem **norwega Lange.** Zawodnicy ci trenują biegi i skoki na kilku skoczniach treningowych.

Trzecia wreszcie grupa zjazdowców ćwiczy pod kierunkiem **Niemca Zingerle,** pracując oczywiście w terenie.

Prace treningowe nie obejmują wyłącznie zawodników męskich, lecz i drużynę pań, która została skoszarowana na Kalatówkach i odbywa swe treningi do biegu zjazdowego i slalomu pod kierunkiem **trenera Zingerle.** W skład drużyny pań wchodzą — jak wiadomo — Helena i Maria **Marusarzówne,** Zofja **Stopkówna,** Jadwiga **Bornetówna** i Jadwiga **Bäckerówna.**

Ponieważ równocześnie z zawodami F. I. S. odbędzie się bieg wojskowy patrolowy międzyarmijny, władze wojskowe we własnym zakresie prowadzą już od jesieni trening grupy wojskowej **pod kierunkiem Niemca Rehrla,** znanego biegacza długodystansowego. Drużyna wojskowa skoncentrowana jest również w okolicy Zakopanego.

Trasy biegów płaskich prowadzą wszystkie w okolicy Zakopanego, z tym, że start i meta znajdują się na stadionie Polskiego Związku Narciarskiego, nieomal w centrum miasta.

Do wszystkich biegów przygotowano 3 trasy, z tego 2 w pobliżu Zakopanego, a trzecia rezerwowa na wypadek złych warunków śnieżnych w górach. Tak samo przygotowano 3, nawet 4 trasy zjazdowe oraz 3 stoki slalomowe.

Projektowane trasy biegów długich prowadzą w terenie dość stromym i profile ich wykazują poważne różnice wzniesień, dochodzące przy 18-tce do 500 m, a przy 50-tce ponad 800 m.

Trasy obfitują w **ciekawe zjazdy** oraz trudne odcinki przez krzewy, zarośla i lasy. Trasy wyjdą prawdopodobnie na grzbiet Gubałówki i przechodzić będą obok stacji szczytowej nowozbudowanej kolei linowej. Publiczność więc będzie mogła **bieg bez trudu obserwować** nie tylko na starcie i mecie, ale także i na trasie.

Niestety, główna trasa zjazdowa z Kasprowego Wierchu, t. zw. „FIS 1“ z powodu braku śniegu nie nadaje się w tej chwili do treningu, który musi odbywać się na innych trasach.

Zarówno powyższa trasa „FIS 1“, na której prawdopodobnie rozegrany będzie bieg o mistrzostwo świata, jak i inne trasy zjazdowe i sztafetowe, **uzyskały zatwierdzenie profilów przez dyrekcję FIS.** Wybór ostateczny tras będzie dokonany w ostatniej chwili.

Oczywistym jest, że dla wszystkich konkurencji użyte będą jak najbardziej nowoczesne urządzenia pomiarowe i sygnalizacyjne.



Dla biegów zjazdowych i slalomu będą zainstalowane elektryczne chronometry; na skoczni i mecie biegów płaskich urządzono już wszelkie potrzebne urządzenia sygnalizacyjne.

Największe narciarskie asy świata
staną do walki w Zakopanem



Komitet Organizacyjny Marciarskich Mistrzostw Świata w Zakopanem otrzymał już imienne zgłoszenia zawodników francuskich. Francuski związek narciarski wystawił drużynę **niezwykle silną, obsyłając wszystkie konkurencje.**

Najpoważniej przedstawia się ekipa zjazdowa. Do biegu panów zgłoszono 7 zawodników, a mianowicie: **Loius Agnel, Emile Allais, Maurice Besson, Bernard Burnet, James Couttet, Maurice Lafargue** i **René Lafargue.**

W ekipie tej startuje dwu mistrzów świata, a mianowicie **Allais,** mistrz świata w biegach zjazdowych na rok 1937 i **James Couttet,** mistrz na rok 1938.

Między ekipą zjazdową francuską a drużyną niemiecką rozegra się zapewne walka o tytuł mistrza na rok 1939, gdyż i Niemcy wystąpią niezwykle silnie, mając w swym składzie znakomitych **zjazdowców tyrolskich.** Jako trzeci konkurent w tych biegach wchodzi w rachubę **Szwajcaria.**

Jak poważnie traktuje Francja swą ekspedycję świadczy fakt, że po raz pierwszy wysyła zagranicę **drużynę pań,** przy czym wszystkie 7 zawodniczek przeszły już odpowiednie próby kwalifikacyjne. Są to: **Jacqueline Adam, Cécile Angel, Christane de la Fresange, Jeann-Marie Lacoze, Geneviéve Martin, Françoise Matusiere i Nicole Villan.**

Również do konkurencji klasycznych zgłosili Francuzi szereg zawodników, a mianowicie sztafetę w składzie: **Emil Arnaud, Léonce Cretin, Robert Gindre, Fernand Mermoud** i jako rezerwowy **Charles Bouvard.** Wszyscy wymienieni zostali poza tym zgłoszeni do biegu na 18 km.

O postępie w rozwoju narciarstwa we Francji świadczy również fakt, że mimo, iż na zawodach FIS w Chamonix w r. 1937 nie zgłoszono do skoków ani jednego Francuza, na zawody w Zakopanem zgłoszono dwu skoczków — są to **bracia Couttet,** tj. mistrz zjadowy **James** i jego brat **Georges Couttet.**

Jeżeli i inne państwa wystawią tak wszechstronne i silne drużyny, a jest pewność, że to nastąpi, to zawody w Zakopanem osiągną niebywale wysoki poziom sportowy, który zadecyduje o powodzeniu tej olbrzymiej imprezy.

Nowa nartostrada w Tatrach

Otwarta formalnie podczas uroczystości w dniu 20 grudnia, a faktycznie dopiero podczas świąt Bożego Narodzenia, gdy większy opad śnieżny pozwolił na oddanie jej do użytku, jest nowa „nartostrada“ z **Hali Gąsienicowej** przez dolinę **Olczyską** do **Kuźnic,** nowym wzbogaceniem możliwości zjazdowych **Kasprowego Wierchu.**

Jak ważnym było otwarcie tego zjazdu dla narciarstwa polskiego, wykazały właśnie ostatnie święta, podczas których z powodu niedostatecznego śniegu zjazdy z Kasprowego przez Goryczkową i przez Boczeń były niemożliwe, natomiast nową drogą przewinęło się w **ciągu kilku dni trzy tysiące narciarzy.**

Z Kasprowego Wierchu zjazd na Halę Gąsienicową biegnie znaną i normalną trasą w otwartym terenie, nie wymagającym żadnych urządzeń. Po krótkim podejściu od **schroniska Bustryckiego** na **Karczmisko,** rozpoczyna się znakomity nieprzerwany zjazd, który za Karczmiskiem wchodzi na nową trasę prowadzoną wschodnimi stokami **Kopy Królowej** i **Skupniowego Upłazu** i wyprowadza na przełęcz **Obłaz** pod **Nosalem,** a z niej do Kuźnic.

NIE WYJEŻDŻAĆ ZA GRANICĘ!

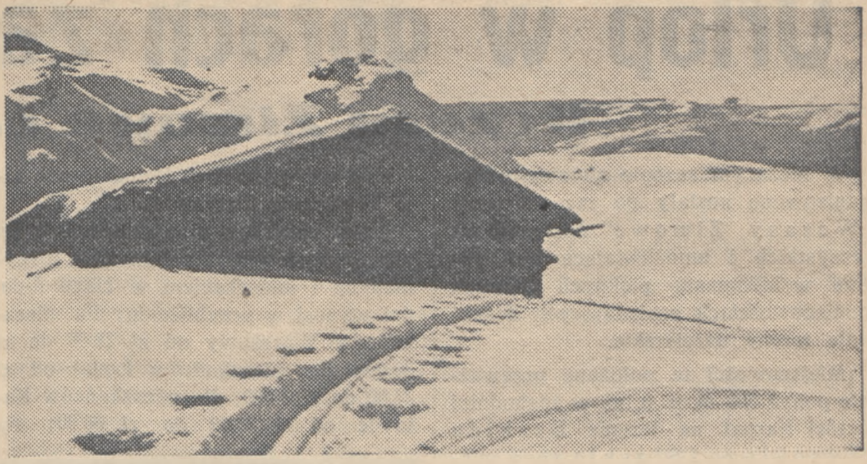
I w kraju znaleźć można komfort i wygodę

Wielki wysiłek rozbudowy gospodarczej Państwa wymaga skoncentrowania wszelkich zasobów dewizowych **na pokrycie wydatków najbardziej koniecznych,** a więc przede wszystkim surowców i maszyn nieprodukowanych w kraju. Toteż racja stanu gospodarki polskiej **musi domagać się ograniczenia wszelkich nie niezbędnych wydatków za granicą,** a za takie niewątpliwie należy uznać wydatki na turystykę zagraniczną.

Dobry obywatel musi to rozumieć i odkładając swój wyjazd na późniejsze czasy, spędzać wywczasy w kraju.

Rzecz inna, że postępująca z roku na rok rozbudowa i europeizacja naszych głównych ośrodków turystycznych i uzdrowisk, czyni to „poświęcenie" zgoła łatwym. Wyjeżdżający za granicę nie może się dziś tłumaczyć, że w Polsce nie znajdzie tego komfortu i tych urządzeń, które umilają mu pobyt w innych krajach.

Zgodnie z tym rozmachem inwestycyjnym, stwarzającym warunki dla turystów krajowych, musi iść i polityka dewizowa Rządu, ograniczając kontyngenty dewizowe dla turystyki zagranicę, toteż z faktem tym **winni się liczyć wszyscy planujący swój urlop w bieżącym roku!**



Jak się umieścić w Zakopanem?

w czasie Mistrzostw Świata

Jakkolwiek w zasadzie termin rezerwowania kwater w Zakopanem na okres FIS przez specjalną Komisję Kwaterunkową upłynął już z dniem 10 b. m., można jeszcze w dalszym ciągu uzyskać dogodne pomieszczenia w Zakopanem i korzystać z ulgi kolejowej na podstawie kart uczestnictwa LPT. aż do wyczerpania kwater, będących jeszcze w dyspozycji Komisji Kwaterunkowej.

Jak nam donoszą z Zakopanego miejsc w pensjonatach I. kategorii już nie ma, natomiast z łatwością można jeszcze uzyskać pomieszczenie w pensjonatach II i III kategorii.

Zgłoszenia kwater przyjmuje Komisja Kwaterunkowa w Zakopanem, oraz biura podróży Orbis. Wagons-Lits Cook i Francopol na terenie całego kraju.

Już można korzystać

z Zimowych Pobytów Ryczałtowych

Od dnia 9 stycznia można korzystać z udogodnień, które daje **Zimowe Pobyty Ryczałtowe,** zorganizowane przez Ligę Popierania Turystyki w najbardziej uczęszczanych uzdrowiskach i ośrodkach sportów zimowych. Karta uczestnictwa L. P. T. służy do uzyskania **66 proc. zniżki kolejowej** i zawiera kupon, wartości **36 zł,** którym do tej wysokości można będzie regulować rachunek w hotelu lub pensjonacie za pobyt.

Nabycie karty uczestnictwa L.P.T. nie będzie zatem w niczym krępowało przy wyborze pensjonatu. Przeciwnie, poza zniżką kolejową, karta uczestnictwa ułatwi pobyt w uzdrowisku i zapewni jej posiadaczowi szereg zniżek: przy opłacie taksy klimatycznej, przy zabiegach lekarskich, kąpielach itd.

Karty uczestnictwa są ważne do **dnia 31 marca br.** Jedynie w Szczawnicy, Morszynie i Żegiestowie „Zimowe Pobyty Ryczałtowe" trwać będą **tylko do końca lutego.** Informacje i sprzedaż kart w przedstawicielstwach L.P.T. na stacjach kolejowych, w biurach podróży i w Zw. Prop. Turystycznej m. Warszawy, Wierzbowa 8.

Ograniczenia ruchu turystycznego

w Karpatach Wschodnich

Wobec rozmaitych przeważnie **przesadnych** wiadomości o wielkich ograniczeniach, uniemożliwiających ruch turystyczny na terenie Karpat Wschodnich należy stwierdzić, że swoboda poruszania się na tych terenach ograniczona została **tylko do strefy nadgranicznej,** tj. do pasa szerokości 2—6 km od granicy Państwa. Miejscowości leżące w tej strefie wyliczone są szczegółowo w rozporządzeniach Urzędów wojewódzkich lwowskiego i stanisławowskiego, wydanych jeszcze w roku ubiegłym.

Na podstawie tego zarządzenia osoby wyjeżdżające na teren strefy nadgranicznej **powinny posiadać zezwolenie Starostwa** swego stałego miejsca zamieszkania na wyjazd i pobyt do danych miejscowości, leżących w strefie nadgranicznej.

Osoby przybywające na teren strefy nadgranicznej powinny się po przybyciu **zameldować w odnośnych urzędach gminnych** w terminie do 24 godzin. Poza granicami osiedli w miejscowościach tych zakazany jest **ruch w porze nocnej** (od zachodu do wschodu słońca). Zakazany jest również ruch osobowy na terenie pasa drogi granicznej ustalonego **w obszarze 10 m od linii słupków granicznych.**

Wyjazd i pobyt w wielu znanych **zimowiskach** w Karpatach Wschodnich, nie leżących w strefie nadgranicznej, **nie podlega żadnym ograniczeniom.**

Wyciąg saniowy na Kiczerkę w Sławsku

pierwszym etapem modernizacji Karpat

Jakkolwiek główny wysiłek inwestycyjny Ligi Popierania Turystyki skoncentrowany został w tym roku w naszym Centralnym Okręgu Turystycznym — na Podtatrzu — to jednak i na wschodzie dokonano ciekawej i celowej inwestycji w postaci wyciągu saniowego **na Kiczerkę w Sławsku.**

Wyciąg ten pokonuje 130 m wzniesienia na długości 425 m, udostępniając dobre stoki ćwiczebne na północnych zboczach Kiczerki, położonej, jak wiadomo w samym środku miejscowości, służyć więc będzie tym narciarzom, którzy nie chcą odbywać dalszych wycieczek, lecz **przyjeżdżają do Sławska** na trening i niemęczącą zaprawę.

Do ostatnich czasów Sławsko było odwiedzane niemal wyłącznie przez narciarzy wprawnych, których ulubionym celem były okoliczne szczyty, jak **Trościan, Wysoki Wierch, Ilsa** i inne, gdyż narciarz początkujący, nie turysta, nie miał tam należytego oparcia.



Obecnie **Hotel Turystyczny** Ligi Popierania Turystyki daje wygodne możliwości pobytowe nawet dla wymagających komfortu i niezahartowanych na sportowy trud osób, zaś nowy wyciąg tworzy ośrodek, około którego skoncentrują się kursy i treningi mało wprawnych narciarzy.

Oczywiście i doświadczony narciarz i turysta skorzysta chętnie z wyciągu, który wiodąc pod szczyt Kiczerki udostępnia tym samym całe pasmo ciągnące się od niej po przez Płaj i Kazanowiec aż po Wysoki Wierch, znany ze swych długich i świetnych zjazdów.

Wyciąg w Sławsku rozpoczyna nową erę tego popularnego zimowiska, dając zarazem początek nowoczesnemu zagospodarowaniu zimowisk wschodnio-karpackich.

Zawieszenie legitymacji konwencyjnych

Przy końcu grudnia 1938 zawieszona została (aż do odwołania) ważność tzw. **legitymacyj konwencyjnych,** uprawniających członków Polskiego Towarzystwa Tatrzańskiego i Polskiego Związku Narciarskiego do **przekraczania granicy polsko-czecho-słowackiej** w rejonach pasa turystycznego w Karpatach Wschodnich.

Członkowie wspomnianych Towarzystw nie będą mogli (aż do odwołania odnośnego zarządzenia), przekraczać granicy Państwa w okolicy **Ławocznego** (wycieczki na Stoh), **Rafajłowej** (wycieczki na pasmo Bliźnicy i Świdowca) i **Worochty.**

Zakaz ten dotyczy również **członków czecho-słowackich organizacyj turystycznych i narciarskich,** którzy nie będą mogli odtąd korzystać z przywileju przekraczania granicy polskiej i przebywania w celach turystycznych w okolicach Sławska, Rafajłowej, Worochty i Żabiego.

Zarządzenie to, pozostające niewątpliwie w związku z obecną sytuacją polityczną, jest bardzo dotkliwym ciosem dla turystyki.

Na terenach zachodniej części Karpat ważność legitymacyj „konwencyjnych" P. T. T. i P. Z. N. (poza znanymi obostrzeniami), **nie została zawieszona.**

Urlop w górach za zł 19,80

Wczasy Zimowe L. P. T.

W bieżącym sezonie zimowym zorganizowane zostały po raz pierwszy „Wczasy Zimowe“ dostępne dla wszystkich i umożliwiające tani pobyt w kilkunastu pięknych górskich miejscowościach posiadających doskonałe tereny narciarskie.

Miejscowości te położone przeważnie ponad 500 m. n. p. m. w zachodniej części Karpat na terenie Beskidu Wysokiego i Śląskiego, a mianowicie: **Cięcina, Hucisko, Korbielów, Koszarawa, Lachowice, Radziechowy, Rajcza, Sól, Stryszawa i Ujsoły** oraz w Karpatach Wschodnich: **Rozłucz i Olszanica** (u podnóża Bieszczadów) posiadają wszystkie zalety najbardziej znanych zimowisk krajowych.

Pragnący korzystać z tej jedynej w swoim rodzaju okazji taniego pobytu w którejkolwiek z wyżej wyszczególnionych miejscowości — powinni wykupić **karty uczestnictwa w cenie zł 19.80.** Karty te upoważniają do b. wydatnej zniżki kolejowej i do 6-ciodniowego pobytu w jednej z miejscowości „Wczasów Zimowych“. W cenie karty uczestnictwa mieści się **opłata za mieszkanie, całodzienne wyżywienie i obsługa jednej osoby w ciągu 6 dni.**

Uczestnicy „Wczasów Zimowych“ mieszkać będą w specjalnie na ten cel wybranych i przygotowanych **schludnych góralskich chatach lub pensjonatach.**

Osoby, które powróciły przy końcu grudnia z Wczasów Zimowych, chwalą sobie bardzo pobyt w pięknej górskiej okolicy, uprzejmość gospodarzy, a przede wszystkim doskonały, smaczny i obfity wikt.

Okresy pobytu na wczasach zimowych można przedłużać dowolnie ponad 6 dni, dopłacając za każdy dalszy dzień po **zł. 2.80 od osoby** bezpośrednio gospodarzowi u którego się mieszka.

W każdej miejscowości Wczasów Zimowych można nabyć po bardzo przystępnych cenach sprzęt narciarski wzgl. **wypożyczyć narty za drobną opłatą.** Na życzenie uczestników organizowane są tam **kursy narciarskie i wycieczki,** prowadzone przez wykwalifikowanych narciarzy.

Wszystkich informacyj na miejscu udzielają wyznaczeni w tym celu gospodarze (kwatermistrzowie) do których należy również przydział kwater i troska o wygodę i rozrywki uczestników.

Akcja Wczasów Zimowych cieszy się tak wielkim powodzeniem, że niektóre miejscowości, (już teraz w jej początkowej fazie), zostały z góry „wykupione“ na cały okres, tj. do końca marca 1939.

Kilka większych organizacyj pracowniczych wybrało dla swych członków pewne miejscowości jak **Ujsoły, Radziechowy, Lachowice i Stryszawę,** do swej wyłącznej dyspozycji.

Karty uczestnictwa do pozostałych miejscowości można nabyć:

w Warszawie — w Związku Propagandy Turystycznej, ul. Wierzbowa róg pl. Teatralnego

w Łodzi — w Przedstawicielstwie Ligi Popierania Turystyki — Łódź Fabryczna, III Oddział Ruchowo-Handl. pok. 6

oraz we wszystkich Delegaturach Ligi Popierania Turystyki.

Koszt ulgowego przejazdu koleją (w obie strony) wraz z całkowitym utrzymaniem i mieszkaniem w ciągu 6-ciu dni wynosi w przybliżeniu: dla mieszkańców Warszawy od zł 28.00 do zł 30.00; dla mieszkańców Łodzi od zł 27.00 do zł 30.00; dla mieszkańców Katowic od zł 22.00 do zł 30.00; dla mieszkańców Krakowa od zł 22.00 do zł 29.00; dla mieszkańców Radomia od zł 27.00 do zł 29.00; dla mieszkańców Wilna od zł 34.00 do zł 35.00.

Organizacje społeczne, zakłady pracy itp. pragnące wysłać na Wczasy Zimowe większe grupy osób otrzymają na życzenie broszurę **„Wczasy Zimowe 1938/39“** w której znajdą szczegółowe informacje z dokładnym opisem miejscowości. Broszury te wysyła Zarząd Główny Ligi Popierania Turystyki (Warszawa, ul. Mokotowska 61, II p., tel. 9.72-17). Tam również należy zgłaszać zapotrzebowania na większe ilości kart uczestnictwa, które wysyła się za zaliczeniem pocztowym.

Początkowa faza akcji Wczasów Zimowych wykazała, że mimo niekorzystnych warunków śniegowych, na Wczasy Zimowe wyjechało **bardzo dużo narciarzy,** dla których Kluby narciarskie zorganizowały **kursy i wycieczki o Górską Odznakę P. Z. N.**

W półtorej godziny z Krakowa do Zakopanego

nową zelektryfikowaną linią kolejową

Tatry są za daleko od Polski; nasze jedyne góry wysokie, położone na południowej granicy państwa, stanowiące dla całego społeczeństwa magnes o niesłabnącej sile atrakcyjnej, wciąż jeszcze są zbyt odległe dla mieszkańców dalszych dzielnic kraju.

Trzeba Tatry zbliżyć! Oczywiście nie dosłownie, bo tej sztuki nikt nie dokona, lecz w przenośni, skracając odległość i czas jazdy. W pewnym stopniu problem ten będzie rozwiązany już latem 1939 r. przez **wykończenie nowoczesnej szosy samochodowej Kraków — Zakopane,** której przebudowa została w r. 1938 doprowadzona do Chabówki, a dalszy odcinek poważnie przygotowany. Wykończenie tej szosy otworzy Podhale i Podtatrze automobilistom jednostkowym oraz turystyce autokarowej, tak mało jeszcze w Polsce uprawianej i znanej.

Lecz dla Polski przez długie jeszcze lata głównym środkiem komunikacyjnym będzie kolej. Problem usprawnienia komunikacji Polski z Tatrami, problem skrócenia czasu jazdy, jest więc problemem kolejowym.

Odległość Zakopanego od Warszawy w linii prostej **wynosi niespełna 400 km.** Linia kolejowa Warszawa — Zakopane (przyjmujemy Warszawę jako podstawę obliczeń, zarówno ze względu na jej znaczenie jako skupienie ludności, oraz jako w pewnym stopniu środek obszaru państwowego) przez Radom — Kraków liczy około 470 km. Czas jazdy wynosi mniej więcej 10 godzin, z czego na 320 km odcinka Warszawa — Zakopane przypada 5 godzin, a **na niespełna 150 km Kraków — Zakopane drugie pięć godzin!** Poza tym gdy linia Warszawa — Kraków jest względnie prosta i różnica między długością linii powietrznej, a kolejowej wynosi około 10 proc., to na odcinku Kraków — Zakopane różnica ta wynosi ok. 50 proc.

Cyfry te mówią zatem wymownie, że klucz do rozwiązania problemu leży na odcinku Kraków — Zakopane, który powinien **ulec zasadniczej przebudowie i przemianie.** Przebudowa ta musi polegać na skróceniu samej trasy oraz wyeliminowaniu punktów, wymagających zmiany kierunku i przestawiania parowozu **w Płaszowie, Suchej i Chabówce,** przemiana zaś na zastąpieniu trakcji parowej nowoczesną trakcją elektryczną.

To jedynie słuszne i całkowite rozwiązanie problemu zapewnia realizacja kolei elektrycznej Kraków — Zakopane, której plany są już całkowicie przygotowane a nawet utworzone konsorcjum dla ich realizacji.

Nowa kolej wychodziłaby z Krakowa jak dotąd w kierunku wschodnim, z **Płaszowa** jednak nie zmieniałaby kierunku na zachód, lecz łagodnym łukiem skręcałaby wprost na południe **po zupełnie nowej trasie o długości ponad 50 km,** łącząc się z istniejącą siecią kolejową w **Mszanie Dolnej,** skąd po istniejącej, jednakże zelektryfikowanej trasie, osiągałaby przez **Rabkę — Chabówkę — Nowy Targ** stację końcową w Zakopanem.

Takie rozwiązanie skróciłoby trasę kolejową do 110 km, a więc o blisko 40 km, dając zarazem linię o dużej przelotności i szybkiej trakcji, która **skróciłaby czas jazdy do Zakopanego z Krakowa do półtorej godziny.** Budowa kolei elektrycznej Kraków — Zakopane jest więc zagadnieniem pilnym i ważnym, mającym decydujący wpływ na dalszy rozwój ruchu turystycznego na Podtatrze oraz na rozbudowę tego rejonu.

Należy spodziewać się, że budowa kolei elektrycznej spotka się z takim samym poparciem kół rządowych, jak i wszystkie dotychczasowe inwestycje na Podtatrzu, i że do realizacji jej przystąpi się już w niedługim czasie.

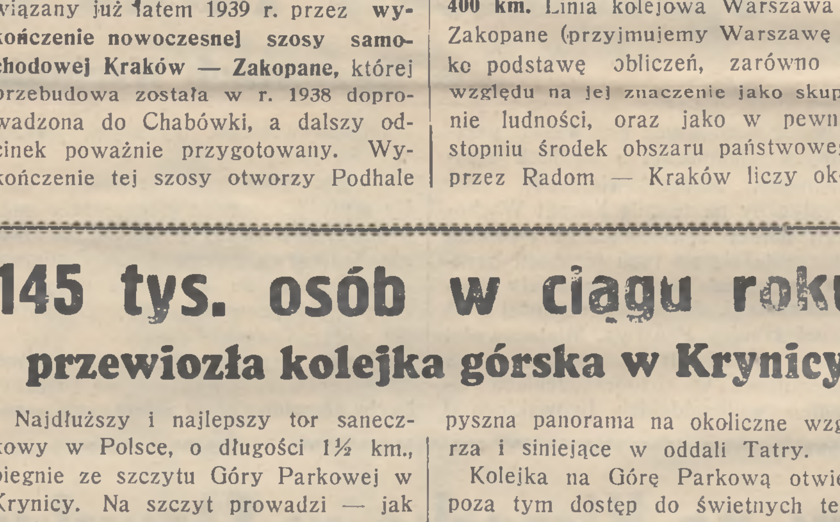
145 tys. osób w ciągu roku

przewiozła kolejka górska w Krynicy

Najdłuższy i najlepszy tor saneczkowy w Polsce, o długości 1½ km., biegnie ze szczytu Góry Parkowej w Krynicy. Na szczyt prowadzi — jak wiadomo — kolejka linowa, która w kilka minut wywozi bez trudu i mozołu do stóp wspaniałej wieży rozbiegowej, stojącej u początku toru. Wieża ta umożliwia nie tylko należyty, szybki start saneczek. lecz służy również jako znakomity punkt widokowy, z którego roztacza się przepyszna panorama na okoliczne wzgórza i siniejące w oddali Tatry.

Kolejka na Górę Parkową otwiera poza tym dostęp do świetnych terenów narciarskich oraz pełnych słońca leżalni. W stacji szczytowej kolejki mieści się wreszcie wytworna kawiarnia i lokal dancingowy.

Przez cały sezon świąteczny cieszyła się kolejka nieustanną frekwencją, a ilość osób, które obsłużyła w ciągu roku 1938, wyniosła 145.000 osób.



Pawilon górnej stacji i restauracji kolei górskiej w Krynicy

PARK PRZYRODY W TATRACH

Prasa codzienna donosiła już o utworzeniu na mocy Rozporządzenia Pana Ministra Rolnictwa i Reform Rolnych — **Parku Przyrody w Tatrach**, wydzielonego z lasów państwowych nadleśnictw Jaworzyna i Zakopane. Nadleśnictwa te obejmują z jednej strony olbrzymi kompleks leśny dóbr Jaworzyńskich, z drugiej zaś dawne lasy tatrzańskie Fundacji Kórnickiej, ciągnące się w kilku partiach od Białki aż po dolinę Kościeliską.

Utworzenie Parku Przyrody jest niejako ostatnim aktem wieloletniego sporu, jaki toczył się na odcinku tatrzańskim pomiędzy tzw. „ochraniaczami", a obozem, który wziął sobie za zadanie unowocześnienia warunków usprawniania turystyki w Polsce i uczynienie z nij poważnej dziedziny gospodarstwa narodowego.

Walka skończyła się aktem prawodawczym Rządu, który stworzył warunki zarówno dla **koniecznej i nigdy nie negowanej, racjonalnej ochrony krajobrazu i przyrody tatrzańskiej** jak i dla pełnego rozwoju ruchu turystycznego w Tatrach, które jako jedyne góry wysokie w Polsce są jej głównym i naturalnym basenem turystycznym.

Rozporządzenie Ministra Rolnictwa dopuszcza w Parku Przyrody zarówno turystykę motorową jak pieszą i narciarską i przewiduje, że dla użytku turystów będą wytyczone szlaki ruchu masowego, ścieżki turystyczne i narciarskie, place campingowe, schroniska, etc. Zakazane jest jedynie **niszczenie flory i fauny tatrzańskiej**, wynoszenie okazów mineralnych i botanicznych, strzelanie, palenie ognisk i jazda po wodach parku. Ograniczenia te **nie krępują racjonalnego ruchu turystycznego**, dla którego ramy określą dodatkowe zarządzenia wykonawcze.

Punkt ciężkości dla przyszłej gospodarki turystycznej w Parku, a tym samym na obszarze większości Tatr przenosi się obecnie do tych zarządzeń wykonawczych, które będą musiały godzić interesy turystyki z innymi zagadnieniami aktualnymi na tym terenie, zwłaszcza z interesami łowiectwa i chowu zwierzyny.

Jak wiadomo Tatry Jaworzyńskie stanowiły od lat zwierzyniec, który wolą ówczesnego właściciela — ks. Hohenlohe — był zamknięty dla ruchu turystycznego. Utrzymanie takiego stanu rzeczy jest obecnie nie do pomyślenia, oczywiście jednak ruch ten należy wprowadzać bardzo oględnie i stopniowo, by nie zniszczyć wieloletniego dorobku i nie wypłoszyć zwierzyny, którą liczą obecnie na kilkaset kozic, kilkaset jeleni, kilkadziesiąt koziorożców i kilka niedźwiedzi. Z tego też względu pewne obszary **muszą pozostać na razie zamknięte, jako rezerwaty,** w głąb których dostęp przynajmniej dla ruchu masowego, musi być ograniczony. Tym bardziej jednak nieodzownym jest stworzenie łatwego szlaku komunikacyjnego omijającego te rezerwaty, który drenował by Tatry i pozwalał na swobodny przepływ garnących się tam tysiącznych rzesz.

Projekt takiej trasy, wypracowany przez Ligę Popierania Turystyki, został złożony w specjalnym memoriale czołowym osobistościom w Państwie. Projekt ten przewiduje transwersalne **połączenie dolin Morskiego Oka i Koperszadów** wygodnym szlakiem, będącym przedłużeniem projektowanego, względnie częściowo wybudowanego szlaku Kasprowy — Morskie Oko.

Szlak ten biegłby częściowo po terytorium słowackim, a to opierając się o postanowienia protokółu dodatkowego do protokółu delimitacyjnego z 30 listopada 1938 r. Odpowiednie rokowania ze Słowakami będą musiały być nawiązane już w niedługim czasie, obejmując także i inne zagadnienia, dotyczące turystyki tatrzańskiej.

Rok bieżący przyniesie niewątpliwie dalsze pociągnięcia na polu przystosowania Tatr dla ruchu turystycznego, który w utworzonym świeżo Parku Przyrody znajdzie znakomite i racjonalne warunki rozwoju.



Widok na Tatry Jaworzyńskie z Głodówki.



Szosa do Jaworzyny — w głębi Lodowy i Szeroka Jaworzyńska.

W ośrodku treningowym Francuskich Narciarzy

„Phil" Payot dzieli się swoimi troskami

(Przekład z francuskiego dziennika „Le Petit Dauphinois")

CHAMONIX, 8 grudnia.—Pierwszą osobą, którą spotkałem w Chamonix po wyjściu z pociągu był Philipp Payot, którego przezwaliśmy niedawno „kokoszką" ekipy francuskiej i który w dalszym ciągu zazdrośnie opiekuje się tymi, którzy w najbliższym czasie stworzą reprezentację narciarstwa francuskiego. „Phil" był, jak zawsze, serdeczny i uprzejmy, lecz jego przysłowiowy, ojcowski uśmiech zamierał powoli w kącikach ust.

— Co się stało, Phil'u?

ZAKOBANE! ZAKOBANE!

Odpowiedział tylko jednym słowem — jednym słowem, które zata[illegible] uśmiech na jego wargach i brzmiało ciężko, jak klęska:

— Zakobane!

— Co?

— Ach, mój biedny przyjacielu, co za zmartwienia! — i poważnie pokiwał głową. „Zakobane", „Zakobane" — wyszeptał głosem, który przypominał przekleństwo Kamila...

— Ależ to przywidzenie!

— Panu to łatwo mówić! Przywidzenie? To więcej niż przywidzenie. to koszmar...

Następnie, przeskakując nagle z czarnej rozpaczy do świętego oburzenia:

— Czy Pan choćby wie, co oni tam w Polsce dotychczas zrobili przy organizacji Igrzysk FIS-u?

— Nie mam najmniejszego pojęcia.

— A więc nie wiedzieli nawet, jak mają zorganizować telefony. I dopiero teraz alarmowali biuro pocztowe w Chamonix, aby dowiedzieć się, jak to było tu urządzone w r. 1937 (?).

A igrzyska są przecież za dwa miesiące.

I tu wpadł on na swój ulubiony temat:

PODRÓŻ PO KOLCACH.

— Jak do diabła zorganizujemy tę podróż? Czy wie Pan, czy jakaś droga dochodzi do tej zakazanej dziury? Na razie nie widzę innego środka jak tylko autokar.

— Jak to, chce pan przewieźć całą drużynę w autokarze do Polski?

— Dlaczego nie? Może to będzie najszybsze rozwiązanie i najmniej kosztowne...

Ależ tak, najmniej kosztowne — ciągnął dalej i dodał:

— Czy wie Pan jaki jest obecnie kurs wymiany? Złoty wart jest więcej jak 7 franków. Pewien bezinteresowny rodak, mieszkający stale w Warszawie, znalazł nam idealny domek dla 20 osób, co nam pozwoli odtworzyć „Francuski Dom" z Engelbergu.

— Lecz ile to będzie kosztowało?

— 9.000 złotych panie, tj. ponad 63.000 franków! I wszystko w tym stosunku... Mój Boże, cóż za pomysł organizować tam Mistrzostwa Świata!

I ulżywszy swemu żalowi, poczciwy Philipp Payot zapadł ponownie w swe smutne rozmyślania...

Oto stek nonsensów, które prowincjonalny organ francuski włożył w usta oficjalnego kierownika francuskiej ekipy na FIS.

Przysłowiowa jest wprawdzie ignorancja francuska w zakresie geografii, trudno jednak uwierzyć, by w Chamonix dotąd jeszcze nic nie wiedziano o istnieniu Zakopanego, jednej z największych stacji turystycznych Europy o frekwencji około 200.000 turystów rocznie!

Na tego rodzaju ignorancję czy złą wolę nie ma oczywiście rady. Najlepszą odpowiedzią będą nasze wspaniałe inwestycje zakopiańskie, które pan Payot będzie miał okazję wkrótce oglądać.

Polski Związek Narciarski zwrócił się w tej sprawie z formalnym protestem do francuskiego związku.

NOWE PIENINY

czekają na zagospodarowanie turystyczne

Przyłączenie do Polski całego obszaru prawobrzeżnych Pienin, łącznie ze wsią Leśnica, oraz drogą idącą samym przełomem na prawym brzegu Dunajca, nakłada na Polskę obowiązek racjonalnego zagospodarowania turystycznego tego rejonu, który posiada dla Polski wyłącznie wartość idealną jako przepiękny fragment międzynarodowego dotąd Parku Przyrody.

Przeprowadzenie korytem Dunajca granicy międzynarodowej między Polską a Czecho-Słowacją zmieniło swego czasu zasadniczo sytuację, panującą w Pieninach przed wojną. Wprawdzie wówczas w analogiczny sposób przebiegała **granica między Galicją a Węgrami**, jednak granica ta w niczym nie tamowała swobodnego ruchu gospodarczego, turystycznego lub komunikacyjnego i w praktyce jak gdyby nie istniała.

W owych to czasach została przez ówczesny **Galicyjski Wydział Krajowy** zbudowana na prawym, węgierskim brzegu Dunajca tzw. droga pienińska, która była nie tylko wspaniałą drogą widokową, lecz i najdogodniejszą arteria komunikacyjną między uzdrowiskiem Szczawnicą, a najbliższą stacją kolejową w **Nowym Targu.**

Po wojnie, po ustaleniu granic na Spiszu, **droga pienińska przeszła do Czecho-Słowacji**, a tym samym połączenie Szczawnica — Nowy Targ zostało przerwane i musiało być przeniesione na okrężną drogę **Czorsztyn — Krościenko.** Była to pierwsza niedogodność wynikła z przecięcia Pienin linią graniczną.

Druga zmiana dotyczyła zagadnienia ściśle turystycznego, jakim jest popularny **spływ na Dunajcu** specjalnymi tratwami. Odbywał się on przed wojną na 10-kilometrowym odcinku właściwego przełomu, ti. od **Czerwonego Klasztoru do Szczawnicy**, który to odcinek jest jedynie ciekawy i naprawdę atrakcyjny. Spływ ten trwał odpowiednio krótko, był tani, a tym samym dostępny dla szerokiego ogółu i stanowił poważne źródło zarobkowania dla miejscowej ludności.

Po wojnie, wskutek odcięcia dojazdu do początku przełomu, spływ musiał zaczynać się od miejsca, gdzie szlak komunikacyjny Nowy Targ — Szczawnica odgałęzia się od Dunajca. tj. w Czorsztynie. Przedłużyło to czas spływu i zwiększyło koszty przejazdu kilkakrotnie, nie dając wzamian nic, a czyniąc spływ nużący i na niektórych odcinkach nudny. Najbardziej niekorzystnie przedstawiała się sprawa dla flisaków, którzy zmuszeni przewozić swe łodzie w górę rzeki okrężną daleką drogą. nie mogli powtórzyć jazdy więcej jak raz dziennie i którzy tracili na zmniejszeniu frekwencji wskutek podwyższonej ceny spływu.

Te wszystkie niedomagania mogą być usunięte obecnie, gdy prawobrzeżne Pieniny zostały przyłączone do Polski, wymaga to jednak kilku inwestycji, które winny być przeprowadzone w czasie możliwie szybkim.

Pierwszym takim postulatem jest **zbudowanie nowej drogi**, obchodzącej Pieniny od południa, a łączącej **Czerwony Klasztor ze Szczawnicą** przez wieś **Leśnicę.** Postulat ten wydaje się zrazu niezrozumiały, gdyż połączenie Czerwonego Klasztoru ze Szczawnicą daje już droga pienińska, w całości obecnie należąca do Polski. Wymaga to jednak wyjaśnienia. Otóż droga pienińska może być obecnie użytkowana jako arteria spacerowa, oraz dla przewozu łodzi flisackich w górę rzeki, nie można jednak oddawać jej dla ruchu komunikacyjnego, siłą faktu dziś zmotoryzowanego.

Przed wojną jeździły przez Pieniny furki góralskie i powoziki. które nikomu szkody nie czyniły. Dziś, gdy do Szczawnicy kursuje dziennie kilkanaście ciężkich, kopcących ropą autobusów, nie mówiąc o dziesiątkach lub z czasem setkach samochodów, wprowadzenie takiego ruchu w głąb przełomu byłoby barbarzyństwem. Pozbawiony przewiewu, kręty i zamknięty wąwóz byłby **zatruty wyziewami spalin oraz rozdygotany hukiem motorów i klaksonów.**

Dla tego ruchu trzeba czym prędzej stworzyć drogę nową, która ominie właściwy przełom, wychodząc z Leśnicy albo do Dunajca, albo przez dział wód wprost do Szczawnicy. Jest to więc pierwsza inwestycja, która musi być rychło rozpoczęta, i słusznie też **została wstawiona do planu prac na lato 1939.**

Drugim problemem to sprawa dostępu do Czerwonego Klasztoru od strony Nowego Targu i Czorsztyna. Droga Czorsztyn, a właściwie Niedzica — Czerwony Klasztor pozostała przy Słowaczyźnie, i tylko przejściowo Polska ma prawo tranzytowego przejazdu na tym odcinku. Istnieje więc **konieczność budowy drogi łączącej Niedzicę lewym brzegiem Dunajca z Czerwonym Klasztorem,** pod którym musi stanąć most na Dunajcu. Jest to druga inwestycja bardzo potrzebna, jakkolwiek wspomniane prawo tranzytu stawia jej realizację na drugim miejscu. Droga ta rozwiąże poza tym bardzo ważny i dawno podnoszony postulat otwarcia dostępu do wsi **Sromowce Wyżnie i Niżnie,** położonych na lewym brzegu Dunajca, a obecnie odciętych niejako od świata.

Obie drogi będą niezwykle piękne widokowo i stanowić będą prawdziwą atrakcję turystyczną w wielkim stylu, która nabierze pełnego znaczenia zwłaszcza wówczas, gdy zostanie uporządkowany szlak idący przez polski Spisz, i łączący Tatry z Pieninami przez Jaworzynę — Jurgów — Łapsze — Niedzicę. Wykończenie tych wszystkich dróg otworzy nowe i mało odwiedzane okolice Podtatrza, wiążąc je w jeden wielki Okręg Turystyczny.

Sprawa schronisk na Zaolziu

czeka na uregulowanie

Południowa część Śląska Zaolziańskiego, łącznie z przyłączonymi terenami Czadeckiego, obejmuje większą część tzw. Beskidów Jabłonkowskich, które stanowią niezwykle piękny teren turystyczny, nadający się tak do wycieczek letnich jak i narciarskich. Beskidy Jabłonkowskie były za czasów czeskich naturalnym obszarem ekspansji turystycznej i ruchu wycieczkowego zarówno dla pobliskich ośrodków przemysłowych **Trzyńca, Orłowej i Karwiny,** jak i nieco dalszych, a pozostałych obecnie za granicą, **Witkowic i Morawskiej Ostrawy.**

Gospodarkę turystyczną w Beskidach Jabłonkowskich prowadziły podówczas **Klub Czeskosłowackich Turystów, Beskidenverein** oraz **Polskie Towarzystwo Turystyczne „Beskid Śląski".**

Powrót Zaolzia do Polski zmienił ten stan rzeczy o tyle, że kluby czeskie i niemieckie zostały rozwiązane, a schroniska ich, w liczbie kilkunastu, straciły swych dotychczasowych opiekunów i rządców.

W pierwszej chwili zdawało się, że najbardziej racjonalną drogą uratowania tego dobytku dla turystyki będzie powierzenie opieki nad całym tym dorobkiem Towarzystwu „Beskid Śląski", które było dotąd właścicielem **jedynego polskiego schroniska w Czechosłowacji — na Kozubowej** i w tym kierunku zostały prowadzone wstępne prace organizacyjne. Wkrótce jednak okazało się, że szereg obiektów, jakkolwiek formalnie związanych z Klubem Czechosłowackich Turystów, zawdzięcza swe powstanie polskiej pracy i polskim pieniądzom, gdyż odnośne oddziały KCST, jak np. w Trzyńcu lub w Karwinie skupiały Polaków. Słuszność wymaga, by ci twórcy odnośnych schronisk mieli możność wypowiedzenia się o ich losie.

Podstawę prawną stwarza po temu Rozporządzenie Rady Ministrów, które uregulowało sprawę majątku rozwiązanych stowarzyszeń na Śląsku Zaolziańskim. Rzecz inna. że likwidacyjne zebrania odnośnych stowarzyszeń turystycznych zadecydują niewątpliwie o utworzeniu w odnośnych miejscowościach oddziałów „Beskidu Śląskiego", lub innych klubów, na które przeleją swój majątek. W niektórych wypadkach ukonstytuowały się już samodzielne kluby narciarsko-turystyczne, które czynią zabiegi o przejęcie pewnych schronisk.

Szczególnie ciekawą jest przyszłość tych schronisk, które są własnością klubów mających swą siedzibę **poza granicami Państwa.** Schroniska te będą niewątpliwie **wykupione** przez polskie organizacje na Zaolziu.

Zagadnienie gospodarki turystycznej na tym obszarze jest więc — jak widzimy — skomplikowane, a dla rozpatrzenia tych wszystkich zagadnień projektowane jest w niedługim czasie zwołanie konferencji wszystkich zainteresowanych czynników, która położy zapewne ostateczne podwaliny pod gospodarkę turystyczną Zaolzia.

Z Gór Świętokrzyskich

Rozwijający się z każdym rokiem **ruch turystyczny** na terenie gór Świętokrzyskich uzyskał nowe udogodnienie dzięki otwarciu schroniska wycieczkowego w **Słupi Nowej** przy drodze na **Święty Krzyż.** Schronisko to znajduje się za wsią po lewej stronie drogi w odległości ok. pół kilometra od znanej wszystkim turystom figury klęczącego pielgrzyma.

Schronisko zostało otwarte przy **końcu** lata 1938 r. i czynne jest przez **cały** rok. Przeznaczone jest przede **wszystkim** dla wycieczek młodzieży szkolnej, a w miarę wolnych miejsc **dla** wszystkich innych turystów. **Schronisko** jest drewniane, piętrowe, **posiada** 6 pokojów zbiorowych dla młodzieży i dwa pokoje dwuosobowe (łącznie 74 miejsc). Posiada ono łóżka z kompletną pościelą, świetlicę, kuchnię i pokoje służbowe.

W ciągu roku obecnego zostanie w nim zaprowadzone oświetlenie elektryczne, kanalizacja i urządzone zostaną łazienki.

Otwarcie schroniska pod Kukulem

w Czarnohorze

W dniu 6 stycznia br. odbyło się uroczyste poświęcenie i otwarcie nowowybudowanego schroniska turystycznego Związku Osadników pod szczytem **Kukula** (1540 mnpm).

Schronisko położone na wysokości około 1250 m. na szlaku turystycznym, prowadzącym z **Worochty** przez Kukul na **Howerlę,** oddalone jest ok. 8 km. od **Worochty.** Zbudowane w stylu huculskim posiada 23 pokoje od 2 do 18 osobowych, mieszczących **łącznie 105 miejsc noc**legowych, oraz dużą jadalnię i świetlicę.

Schronisko posiada centralne ogrzewanie, wodociągi, kanalizację, natryski, parnię, oświetlenie elektryczne. Na miejscu znajduje się pośrednictwo pocztowe oraz telefon.

Schronisko pomyślane jest przede wszystkim, jako dom wypoczynkowy dla członków Związku Osadników. oraz dla młodzieży szkolnej czternastu internatów i czterech gimnazjów Związku Osadników,

INAUGURACJA NOWEJ ERY NA PODTATRZU

Centralny Okręg Turystyczny staje obok COP'u do wyścigu pracy!

Echa uroczystości poświęcenia i otwarcia wielkich inwestycji turystycznych, komunikacyjnych i sportowych w Zakopanem

W tygodniu przedświątecznym odbyła się w Zakopanem podniosła uroczystość poświęcenia i otwarcia wielkich inwestycji turystycznych, otwierających dla całego Podtatrza **nową erę rozwoju.**

Inwestycje te o charakterze turystycznym, komunikacyjnym i sportowym, stawiają już dziś **Zakopane w rzędzie europejskich zimowisk.** Są one realizacją pierwszej części wielkiego planu inwestycyjnego, mającego na celu zamienienie w najbliższym czasie całego Podhala w doskonale urządzony ośrodek ruchu turystycznego.

Epoka „wielkiej rewolucji" turystycznej

Turystyka polska przeżywa od paru lat erę wielkiej rewolucji. Nowe plany organizacji ruchu masowego i modernizacji urządzeń turystycznych w Polsce, mają na celu **odrobienie wieloletniego zaniedbania w tej dziedzinie** gospodarki narodowej i jak najszybsze dźwignięcie naszej turystyki do poziomu krajów zachodnich.

Punktem zwrotnym w sytuacji było powołanie do życia przed trzema laty **Ligi Popierania Turystyki,** mającej na celu zorganizowanie podstaw masowego ruchu turystycznego i stworzenie dla tego ruchu realnych podstaw w postaci zakrojonych na wielką skalę, nowoczesnych inwestycji turystycznych w najważniejszych ośrodkach krajowych.

Rezultat tej pracy jest już dziś po trzech zaledwie latach działalności Ligi tak oczywisty, że zyskuje sobie nawet uznanie ludzi do niedawna jeszcze negatywnie odnoszących się do wszelkich poczynań turystycznych.

Wymowa cyfr i faktów

Rok 1938 zamknęła Liga P. T. **bilansem około półtora miliona turystów,** korzystających z jej urządzeń turystycznych i imprez wyjazdowych! W czasie fantastycznie krótkim wystawiła dziesiątki pierwszorzędnych obiektów nowoczesnej obsługi turystycznej w najważniejszych ośrodkach wycieczkowych kraju, jak hotele turystyczne, domy wycieczkowe, kioski informacyjne, koleje górskie i elektryczne wyciągi saniowe.

Obudzony przez Ligę masowy pęd ku turystyce ruszył naprzód, niby rosnąca błyskawicznie lawina, porwał za sobą tłumy, spopularyzował turystykę od pałaców po strzechy wieśniacze i spracowane ośrodki robotnicze.

Dalszy rozwój tego masowego ruchu **uzależniony jest przede wszystkim od inwestycji komunikacyjnych i terenowych,** bez których nie podobna w praktyce zrealizować szerszych koncepcji turystycznych.

Toteż szybkość, z jaką Liga P. T. buduje jeden po drugim co pilniejsze obiekty masowej obsługi, jest dziś nakazem chwili, dyktowanym przez zawrotny rozrost turystyki i olbrzymie trudności, wywołane brakiem odpowiednich urządzeń.

Triumf inicjatywy i pracy

Rezultaty pierwszego trzechlecia działalności Ligi Popierania Turystyki, a zwłaszcza niebywałe tempo i rozmach zrealizowanych ostatnio w tak krótkim czasie dwunastu wielkich inwestycji zakopiańskich, są wymownym świadectwem polskiej tężyzny i sprawności i inicjatywy!

Uroczystość zakopiańska była więc **dniem triumfu dobrej i wielkiej sprawy,** dniem zwycięstwa niezłomnej woli i wytrwałości w osiąganiu wytyczonych celów.

Była też równocześnie doniosłą manifestacją zasadniczej zmiany nastawienia czynników rządowych i społecznych do spraw turystyki, rokującą na przyszłość nadzieje dalszego wydatnego poparcia rozwoju tej nowej, poważnej gałęzi gospodarki narodowej!

Wielki dzień Zakopanego

Jak dokonano poświęcenia i otwarcia nowych inwestycji?

Uroczystość poświęcenia i oddania do użytku publicznego **12 nowych inwestycji** komunikacyjnych i turystycznych odbyła się dnia 20 grudnia w Zakopanem.

Uroczystość rozpoczęła się około godziny 10-ej rano u zbiegu ul. Prezydenta Mościckiego i ul. Marszałka Śmigłego-Rydza w **Rondzie**, udekorowanym zielenią i flagami państwowymi.

Na uroczystość przybyli liczni przedstawiciele Rządu Rzeczypospolitej, a w szczególności min. spr. wojsk. **gen. dyw. Kasprzycki,** min. komunikacji **Ulrych** z małżonką, min. przemysłu i handlu **Roman** z małżonką, wicemin. komunikacji **Bobkowski** z małżonką, wicemin. spraw wewn. **Korsak,** wicemin. przem. i handlu **Sokołowski,** wicemarsz. Senatu **Pawelec,** generałowie: **Łuczyński, Regulski** i **Sawicki,** ks. płk. **Humpola,** kapelan Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, który dokonał poświęcenia inwestycji, wojewoda krakowski **Tymiński** i wicewoj. **Małaszyński,** prez. m. Krakowa **Kaplicki,** oraz szereg wyższych urzędników zainteresowanych ministerstw, zwłaszcza ministerstwa komunikacji, szereg wyższych wojskowych, przedstawicieli prasy krajowej i zagranicznej, przedstawiciele władz Ligi Popierania Tyrystyki, gminy Zakopane oraz licznych klubów i zrzeszeń turystycznych, narciarskich i sportowych.

Po przejściu o godz. 10.30 gen. Kasprzyckiego i wicemin. Bobkowskiego przed frontem kompani honorowej Związku Strzeleckiego w barwnych strojach góralskich, oraz drużyny narciarskiej ośrodka treningowego na zawody FIS, rozpoczęła się właściwa uroczystość u wrót alei Prezydenta Mościckiego.

Od Kasprowego po Gubałówkę

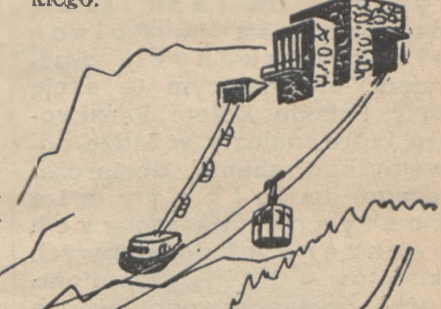
wzniesiono 12 nowych inwestycji turystycznych i komunikacyjnych

Dnia 20 grudnia ub. roku oddane zostały do użytku publicznego następujące nowe inwestycje turystyczne, komunikacyjne i sportowe na terenie Podtatrza:

Kolejka Widokowa na Gubałówkę, wyciąg saniowy z kotła Kasprowego na Kasprowy Wierch, Garaż turystyczny w Zakopanem, nowa nartostrada z Karczmiska przez Olczyska do Kuźnic, hotel turystyczny i droga samochodowa na Kalatówkach, stadion narciarski pod Krokwią, bazar przemysłu ludowego, oraz szereg nowych ulic i alei w samym uzdrowisku i najbliższej okolicy.

Ponadto wybudowano stacje postojową na Bachledach, mającą na celu odciążenie dotychczasowego dworca kolejowego. Budynek dworca został odremontowany i zmodernizowany.







Zamienimy turystykę w nową, potężną gałąź gospodarki narodowej

Przemówienie wicemin. inż. Al. Bobkowskiego



Burmistrz Zakopanego, inż. Zaczyński wręcza wicemin. Bobkowskiemu dyplom obywatelstwa honorowego

Przypadł mi szczególny zaszczyt zagajenia naszych dzisiejszych uroczystości, które są zjawiskiem niezwykłym. Niecodziennym jest bowiem zdarzeniem, by w jednym dniu otwierać i święcić **kilkanaście obiektów o pierwszorzędnym znaczeniu**, obiektów wielkich, reprezentujących olbrzymią wartość włożonej nie pracy i kapitału.

Niech mi będzie wolno w tak licznym udziale w dzisiejszych uroczystościach widzieć **dowód zrozumienia i uznania** dla pracy podjętej tu właśnie, w Zakopanem i za ten udział jak najserdeczniej podziękować.

Uroczystość dzisiejsza jest zakończeniem okresu **trzyletniej, wytężonej pracy** nad przebudową strukturalną turystyki polskiej. Wprawdzie święcimy dziś tylko obiekty budowlane, lecz są one symbolem znacznie głębszej i donioślejszej budowy, bo **zasadniczej zmiany nastawienia czynników urzędowych i społecznych do spraw turystyki.**

Po długotrwałym okresie pionierskim turystyki sportowej, przyszedł moment, gdy trzeba było

wprząc turystykę w całokształt gospodarki narodowej

z eskontować dla Państwa jej wybitne wartości gospodarcze, wychowawcze i propagandowe. Moment ten rozpoczął się dwoma faktami, to jest powstaniem **Ligi Popierania Turystyki i budową kolei linowej na Kasprowy Wierch.**

By turystyka mogła mieć znaczenie dla gospodarstwa, musi być masową, musi stracić swój charakter elitarny, musi się zdemokratyzować i spopularyzować w takim stopniu, by była uprawiana przez masy. Do tego musi być turystyka tania i dysponować urządzeniami technicznymi, pozwalającymi taki r asowy ruch obsłużyć

Liga Popierania Turystyki stała się tym instrumentem, który upowszechnił turystykę do rozmiarów dotychczas w Polsce nie spotykanych. Aparatem, ułatwiającym tę akcję były Polskie Koleje Państwowe, które znalazły w Lidze nowego kontrahenta, dostarczającego im olbrzymie kontyngenty nowych pasażerów i dodatkowych klientów. Zwielokrotniono ruch pociągów popularnych i zjazdów masowych oraz rozbudowano akcję **Pobytów Ryczałtowych i Wczasów.**

Fundusze gromadzone przez Ligę idą wyłącznie na potrzeby turystyki. Są to kwoty wprawdzie niewielkie, lecz w Polsce, gdzie przez długie lata na turystykę nie można było zmobilizować żadnej



Min. gen. Kasprzycki i wicem. Bobkow-ski przed frontem banderii góralskiej na rondzie Al. Prez. Mościckiego

większej sumy, są one bardzo wielkie. Stanowią one ten trzon, o który opiera się

pomoc Państwa w postaci dotacyj Ministerstwa Komunikacji i Funduszu Pracy

Z tych trzech źródeł zdołano zmobilizować te sumy, które pozwoliły na stworzenie tych licznych, święconych dziś inwestycyj.

FIS bodźcem do wykonania wielkich inwestycyj w Zakopanem

Raczej przypadkowym zbiegiem okoliczności, niż rzeczywistym powodem dokonania tych inwestycyj jest wyznaczenie na rok 1939 **Narciarskich Mistrzostw Świata FIS** w Zakopanem.

Fakt ten stał się potężnym bodźcem do wykonania tych inwestycyj, do przyśpieszenia ich i do wytężenia wszystkich sił byle zdążyć. Zawodom FIS zawdzięczamy, że uroczystość nasza odbywa się już dziś, a nie za kilka lat. Przebudowa Zakopanego na nowoczesną, godną 35-milionowej Polski stację turystyczną, była rzeczą nieuniknioną, której nie mogły powstrzymać żadne doktrynerskie zasady, ani żaden pseudoideowy konserwatyzm. A przebudowa nastąpiła tak szybko, że pod względem rozmachu i szybkości może nasz

Centralny Okręg Turystyczny, jakim są Tatry i ich podnóże

stanąć śmiało obok naszego **Centralnego Okręgu Przemysłowego,** jako dowód i symbol polskiej pracy i polskiego entuzjazmu!

Jako ten, któremu powierzono opiekę nad rozwojem polskiej turystyki, muszę za tę rolę bodźca, jaki spełniły zawody FIS być szczególnie wdzięczny narciarstwu polskiemu, które swą 20-letnią pracą **w Polskim Związku Narciarskim** wywalczyło Polsce w narciarstwie światowym taką pozycję, że już po raz drugi w tym dziesięcioleciu Polsce przypada zaszczyt organizowania tej wielkiej i potężnej manifestacji sportowej.

Wspólnym wysiłkiem wielu czynników zainwestowaliśmy i rozbudowaliśmy Zakopane na przyjęcie nowych tysięcznych rzesz.

Dzięki odzyskaniu **Jaworzyny** rozszerzyliśmy znacznie nasz tatrzański rejon turystyczny.

Elektryfikacja kolei Kraków–Zakopane pilnym postulatem świata turystycznego

Walną przeszkodą w pełnym wyzyskaniu tych urządzeń oraz pełnej eksploatacji naszych dzisiaj rozległych terenów tatrzańskich pozostaje jednak **dojazd do Zakopanego** utrudniony wskutek istnienia przestarzałej linii kolejowej, nie przystosowanej do współczesnego natężenia i tempa ruchu.

Czyż nie paradoksem można nazwać fakt, że na przebycie około 100 kilometrów, dzielących w linii powietrznej Zakopane od jego naturalnego zaplecza Krakowa, **potrzeba czterech do pięciu godzin czasu?**

Słusznym, pilnym, piekącym powiedziałbym wydaje się być wobec tego postulat polskiego świata turystycznego skierowany do Pana Ministra Komunikacji —

zbliżenia Zakopanego i Polskich Tatr do reszty kraju,

postulat **elektryfikacji linii Kraków — Zakopane.**

*

W końcu jako Przewodniczący Komitetu Organizacyjnego tych zawodów, muszę złożyć najgorętsze podziękowania tym wszystkim, którzy swą pomocą i pracą przyczy-

nili się do zrealizowania inwestycyj, umożliwiających rozegranie zawodów na skalę prawdziwie światową, przynosząc zaszczyt nie tylko polskiemu narciarstwu, lecz również i całej Polsce.

Podziękowania moje muszą więc objąć w pierwszym rzędzie **Panów Ministrów Komunikacji** oraz **Pracy i Opieki Społecznej** za walne dopomożenie do realizacji tych prac przez w y d a t n e d o t a c j e f i n a n s o w e, **Pana Ministra Spraw Wojskowych** za przydział d r u ż y n j u n a c k i c h, ofiarnie pracujących przy budowie szeregu obiektów, **Pana Ministra Poczt i Telegrafów** za wyposażenie wszystkich inwestycyj w n a j b a r d z i e j n o w o c z e s n e u r z ą d z e n i a telekomunikacyjne, Panów Dyrektorów Departamentów Budowy i Utrzymania Kolei, oraz Dróg Kołowych Ministerstwa Komunikacji za realizację szeregu k a p i t a l n y c h p r z e d s i ę w z i ę ć w zakresie inwestycyj kolejowych, dróg dojazdowych i ulic, **Zarząd Miejski w Zakopanem** za pomoc i współpracę przy realizacji tych zamierzeń, wreszcie **Ligę Popierania Turystyki, Polski Związek Narciarski** i **Tatrzańskie Towarzystwo Narciarzy**, nie mówiąc o gronie mych najbliższych współpracowników, skupionych w Komitecie Organizacyjnym Zawodów.

Praca ich wszystkich, to o l b r z y m i w y s i ł e k, idący w wytyczonym ostatnio dla



Min. Roman przecina wstęgę przy otwarciu Alei Marsz. Piłsudskiego. Obok ks. płk. Humpola.

wszystkich dobrych Polaków, kierunku **dźwigania Polski wzwyż.**

I nie jest przypadkiem, że uroczystości dzisiejsze rozpoczynamy od otwarcia arteryj, nazwanych imionami tych ludzi, którzy w walce o dźwiganie Polski stali się symbolem i hasłem, w myśl wskazań Wielkiego Budowniczego Polski Pierwszego Marszałka Józefa Piłsudskiego, Pana Prezydenta Rzeczypospolitej i Naczelnego Wodza.

Na Ich też cześć wznoszę okrzyk:

Pan Prezydent Rzeczypospolitej Ignacy Mościcki, Pan Marszałek Edward Śmigły - Rydz

N I E C H Ż Y J Ą!

43000 m² kostki 16500 m² asfaltu i 32400 betonu

na nowych ulicach i alejach zakopiańskich

Z okazji poświęcenia i otwarcia Alei Pana Prezydenta Mościckiego w Zakopanem, następne przemówienie wygłosił **inż. E. Nowakiewicz**, dyrektor Dep. Dróg Kołowych M. K., omawiając całokształt prac drogowych, wykonanych na terenie uzdrowiska w paru ostatnich latach.

Wśród licznych inwestycyj, jakie dzięki inicjatywie Rządu ostatnio w Zakopanem powstały, na pierwsze miejsce wysuwają się i n w e s t y c j e d r o g o w e.

Niespełna w ciągu 4 lat poczynając od 1935 r. Ministerstwo Komunikacji wybudowało drogę Zakopane — Kuźnice, zakończoną ładnie rozplanowanym placem mogącym pomieścić setki samochodów przy stacji kolejki linowej; ulice: Dolne Krupówki, Zamoyskiego i Chałubińskiego zakończone dużym placem rozjazdowym, umożliwiającym dogodny rozdział ruchu w kierunku do Jaszczurówki, Kuźnic, pod Regle i do centrum Zakopanego; wreszcie wybudowano ulicę Nowotarską i wspaniałą aleję Kościuszki, która może **śmiało być uważana za jedną z najładniejszych arteryj miejskich.**

Ogółem wykonano nawierzchni z kostki około 43.000 m. kw., nawierzchni asfaltowych ciężkiego typu około 16.500 m. kw., podłoża betonowego około 32.400 m. kw. **Ogólny koszt robót wyniósł około 2.000.000 zł.**

Droga Zakopane — Kuźnice, nazwana A l e j ą P a n a P r e z y d e n t a M o ś c i c k i e g o — to może najwyższy i ostatni etap ewolucji, jaką przeszła ta stara droga górnicza, którą przed set ką lat wożono rudę i żelazo do Kuźnic, która później — po zamknięciu Kuźnic — jako ośrodka przemysłowego, stała się g ł ó w n ą a r t e r i ą k o m u n i k a c y j n ą dla ruchu turystycznego do głębi Tatr.

Budowa kolejki linowej na Kasprowy Wierch oraz nowowybudowana droga na Kalatówki nadała temu szlakowi jeszcze ważniejsze znaczenie turystyczne. Setki tysięcy turystów, zachęconych udogodnieniami komunikacyjnymi, dążyć nią będzie na szczyty górskie. Dlatego też drogę tę wybudowano jako szeroką arterię pierw-

NIECHAJ ZAKOPANE BĘDZIE PRAWDZIWĄ STOLICĄ ZIMOWĄ POLSKI!

Przemówienie ministra płk. Juliusza Ulrycha

Pielgrzymka nasza poprzez osiągnięte na terenie Zakopanego inwestycje, dobiega kresu.

Obecnie jesteśmy u podnóża Gubałówki. Za chwilę Kolej Widokowa wniesie nas na szczyt, z którego zobaczymy wspaniałe nasze Tatry w całym ich majestacie. W czasie całej drogi oglądać będziemy również piękno naszych wysokich gór.

W dniu dzisiejszym Zakopane, jako nasze uzdrowisko, centrum ruchu turystycznego, przeżywa niewątpliwie s w ó j w i e l k i d z i e ń.

Ministerstwo Komunikacji, jako Polska Kolej Państwowa, wybudowało tu nową **stację postojową,** jako Ministerstwo kierujące rozbudową dróg, złożyło pewne kapitały **dla rozbudowy dróg i ulic.** Ministerstwo Opieki Społecznej, jako Fundusz Pracy, włożyło tutaj również swoje **cenne inwestycje,** wreszcie Ministerstwo Spraw Wojskowych, Pan Jenerał Kasprzycki, który kieruje młodymi Hufcami Junackimi, dał tutaj **poważną sumę swej pracy.**

Rezultaty tych prac widzieliście Państwo. Ruch turystyczny w Polsce rozwija się z roku na rok. Przewody kolejowe wykazują s t a ł y o g r o m n y w z r o s t r u c h u p a s a ż e r s k i e g o. Za ostatnie 9 miesięcy **przewieźliśmy o 20 milionów pasażerów więcej** niż za 9 miesięcy roku zeszłego!

Przecież ci pasażerowie jeżdżą nie tylko i wyłącznie dla załatwienia swoich spraw. Ogromna ilość osób wyjeżdża dlatego, że przecież m u s i z n a l e ź ć c h w i l ę o d p o c z y n k u, chwilę w y t c h n i e n i a p o c i ę ż k i e j p r a c y.

Ruch turystyczny daje to wytchnienie. Za kilka tygodni tutaj na terenie Zakopanego **zjedzie się 16 narodów świata,** które przybędą na wielkie zawody sportowe.

Czy Zakopane jest przygotowane, ażeby wszystkim turystom zagranicznym zgotować najlepsze przyjęcie nie tylko pod względem polskiej g o ś c i n n o ś c i, ale również **pod względem wygód i stosunku do turystyki?** Jestem głęboko przekonany, że Zakopane i jego prezydent miasta, już w krótkim okresie czasu zbierać będą profity z dokonanych inwestycji.

Niechże te profity rosną, niech że pomnażają budżet Zakopanego. Niech Zakopane **stanie się w całym tego słowa znaczeniu zimową stolicą Polski,** stolicą w najpiękniejszym tego słowa znaczeniu, powiększoną o wspaniałą Jaworzynę!

Przemówienie wygłoszone w ramach transmisji Polskiego Radia.



Min. J. Ulrych i min. gen. Kasprzycki

szej klasy, **wyposażoną w nowoczesną nawierzchnię brukowaną na fundamencie betonowym**, zapewniającą jej trwałość na kilkadziesiąt lat.

Uważam za swój obowiązek, aby przy sposobności złożyć inżynierom, technikom, robotnikom — za trud położony przy budowie tych arteryi komunikacyjnych podziękowanie w imieniu służby. Szczególne uznanie należy się Głównemu Kierownikowi Budowy inż. Różyckiemu i kierownikom odcinków inż. Gadomskiemu i inż. Moliszowi.

Wielkie są jeszcze potrzeby w zakresie drogowym tak na terenie pięknego Podhala, jak i na innych terenach Polski.

Panie Ministrze! — zakończył swe przemówienie dyr. Nowakiewicz — racz przyjąć oświadczenie i zapewnienie, że wszyscy inżynierowie i technicy podległego mi działu pracy **czekają na wezwanie aby uzbrojeni w większe niż dotychczas środki potrzebne na wzmożenie tętna robót drogowych na terenie całego Państwa**, mogli oddać wszystkie swe siły, całe swoje doświadczenie, cały swój zapał dla dobra sprawy drogowej, a przez to na pożytek wielkiej i silnej Polski!

BYŁY DOTĄD SŁOWA, ALE NIE BYŁO CZYNÓW!

Zakopane doczekało się realizacji długoletnich planów!

Imieniem **Rady i Zarządu Miejskiego w Zakopanem** powitał licznie przybyłych reprezentantów Rządu i instytucji społecznych **burmistrz Zakopanego inż. Zaczyński**, składając w przemówieniu swym na wstępie hołd Sternikowi nawy państwowej **Panu Prezydentowi Mościckiemu**, którego Imieniem nazwana została najwspanialsza nowa arteria zakopiańska, oraz dziękując Rządowi i wszystkim zainteresowanym inwestycjami czynnikom społecznym za tak wydatną pomoc i współpracę.

— Zakopane — oświadczył inż. Zaczyński — to dziwny i czasem zda się niepojęty ośrodek! Bo przecież inwestycje, które dziś otwieramy, czy też te, które zostały rozpoczęte w minionym trzechleciu, a jeszcze nie zostały wykończone — w umysłach ludzi zajmujących się Zakopanem istniały już dawno!

Już w r. 1903 opracowano pierwszy projekt kanalizacji Zakopanego. Już w r. 1905 góral zakopiański, architekt Ostafin na łamach Czasopisma Technicznego we Lwowie omawia sprawę rozwoju Zakopanego i wysuwa konkretne żądania ujęcia tego rozwoju w należyte ramy i plany.

W r. 1919 — odbywa się pierwsza **ankieta w sprawie rozwoju Zakopanego**. W r. 1929 druga ankieta. Setki ludzi w Polsce mówi i pisze o potrzebnych w Zakopanem inwestycjach. Rosną tomy protokółów, memoriałów, petycyj. Stwierdza się potrzebę — wymienia się inwestycje — są chęci — ba, nawet istnieją chwile, gdzie ukazuje się na horyzoncie zakopiańskim możliwość uzyskania potrzebnych kapitałów. **Jednego tylko nie ma.** Nie ma samych inwestycyj.

Brak katalizatora — któryby skupił wszystkie istniejące siły i związał je we wspólnym wysiłku.

Aż wreszcie nadchodzi luty roku 1935. W dniu 13 lutego 1935 r. w sali konferencyjnej Ministerstwa Komunikacji pod przewodnictwem Pana Wiceministra **Inż. Bobkowskiego** odbyła się krótka, bo zaledwie dwugodzinna konferencja, na której zapadły zasadnicze uchwały w sprawie zakopiańskich inwestycyj. Zapadły uchwały, a ich inicjator P. Wiceminister Bobkowski stał się tym właśnie katalizatorem, którego tak bardzo brakowało w Zakopanem! Stał się tym, który wokół wytyczonego problemu **skupił wszystkich, zcementował ich w jednym wysiłku i stał się właściwym twórcą dzisiejszego święta!**

By jednak zamierzone przez Niego zakopiańskie inwestycje nie mogły rozpłynąć się w czasie i ciągnąć się zbyt długo, postarał się o przydzielenie Polskiemu Związkowi Narciarskiemu przeprowadzenia w Zakopanem w lutym 1939 r. **Międzynarodowych Mistrzostw Narciarskich**, popularnie F.I.S-em zwanych. I oto te trzy litery wprzągnięte przez Niego do pracy, stają się podstawą zasadniczych uchwał Rządu, Funduszu Pracy i szeregu innych tworzących zakopiańskie inwestycje.

Sam jednak nie spoczął ni chwili. Nie ma dnia powszedniego w Warszawie — na urlopie — w podróży służbowej za granicę— w którymby Min. Bobkowski nie myślał o zakopiańskich inwestycjach. Każdą niedzielę, każde święto jest wśród nas — bada postęp pracy, usuwa trudności — cementuje współpracę wszystkich.

Dlatego też dziś mogę tu szczerze powiedzieć, że **święto dzisiejsze, święto pracy w Zakopanem, jest dniem tryumfu i Twego Panie Ministrze uporu**, jest dniem Twego zwycięstwa, zda się, nie tylko nad ludzkimi ułomnościami, ale nawet nad przyrodą, która w roku obecnym skapitulowała i przekonawszy się przy budowie kolei na Kasprowy, że mróz, wiatr i inne jej moce nie wstrzymają inwestycji, którym Inż. Bobkowski przewodzi — skapitulowała, dała nam cudne dnie października i listopada, pozwalając dokończyć w korzystnych warunkach naznaczone inwestycje.

Zdajemy sobie, Panie Ministrze, wszyscy w Zakopanem należytą sprawę z Twej katalizatorskiej działalności, a **wyrazem tego i naszej wdzięczności niechaj będzie uchwała Rady Miejskiej z dnia 7 grudnia br.**, która w dowód uznania Twej długoletniej pracy nad rozwojem Zakopanego oraz wdzięczności za szereg inwestycyj komunikacyjnych, turystycznych i sportowych **powstałych w Zakopanem dzięki Twej osobistej energii i poparciu**, uchwaliła nadać Ci

najwyższą naszą godność:

Obywatelstwo Honorowe.

Wykonując tę uchwałę mam zaszczyt prosić Cię, Panie Ministrze, o przyjęcie tego skromnego dyplomu, jako widomego znaku naszych uczuć dla Ciebie.

Pan Minister Inż. Aleksander Bobkowski — niech żyje!

Bram świątyni tatrzańskiej zamykać nie wolno!

Przemówienie ks. płk. Jana Humpoli wygłoszone na zakończenie uroczystości zakopiańskich na szczycie Gubałówki

Nad wyłonioną z nicości ziemią unosił się Duch Boży. Ciemności i głusza władały światami. Potężnym aktem twórczym zapalał Pan Bóg światła słońc i powoływał do bytu stworzenia. Stwierdził z zadowoleniem, że dobrze wszystko uczynił.

Na końcu dał życie człowiekowi. Na obraz i podobieństwo Swe stworzył go po to, by stanął na czele stworzenia i stał się władcą ziemi. Pan stworzenia miał zapełnić ziemię i zdobywać ją. W walce o dobra doczesne powinien w myśl Bożego rozkazu wyrabiać swe siły fizyczne i duchowe; doskonalić się moralnie i śpiewać chwałę Swemu Stwórcy.

Teraz uznał Bóg, że wszystko, co uczynił, było bardzo dobre.

Czcigodni Państwo! Zapada wieczór. Ostatnie promienie słońca gasną w ramionach Tatr. Przed chwilą ostatnia kropla święconej wody spadła u kresu naszej wędrówki. Ucichły słowa przedmówców. Zapadły w naszą pamięć. Głosiły celowość powstałych budowli i dróg. Stwierdzały bezprzykładne tempo prac. Niosły podziękę twórcom. Jeszcze ostatnim oczu uchwytem ujmujemy z Gubałówki, cośmy pobieżnie w kilku godzinach wędrówki zwiedzili.

Tak! Podobało się nam—powtarzamy. To dobrze zrobiono!

Jako kapłan poświęciłem część pięknie przez Pana Ministra Bobkowskiego nazwanego Centralnego Okręgu Turystycznego. Sławiłem błogo imieniem Kościoła myśli i zamierzenia, modlitwą sakralną owstążyłem ich kształty realne. Do Stwórcy wszechrzeczy podnoszę oczy, dziękuję Duchowi Świętemu za natchnienia w planach, o pomyślność dla dalszych poczynań Ojca w niebiesiech proszę.

Błogosławiłem przede wszystkim czyn, gdyż do królestwa Bożego wejdzie nie ten, kto mówi: „Panie, Panie, ale ten, który pełni wolę Ojca Niebieskiego". Pan Bóg jest Bogiem czynu.

Genialni malarze, wpatrzeni w przewspaniałą wizję pierwszych dni stworzenia, którą rzucił na karty Pisma Świętego natchniony autor, stwarzali nieśmiertelne obrazy. Pozwał ich czyn Stwórcy i cud z chaosu powstających światów. Pieśniarze i poeci w tęsknicy za czynem powracali do pierwszych dni stworzenia i w swych strofach jako do źródła siły i lek odrodzenia wlewali w serca ludzi, błądzących w bezczynie.

Uczeni, praw natury, badacze dogłębni, nieogarnionej mądrości widzą w świecie ślady, zapalają pochodnie swych wielkich umysłów w płomieniu twórczej mocy, bijących z przyrody i zdobywają ziemię w myśl Bożych nakazów przez ciągłe wynalazki, nowe odkrycia, stałe ulepszenia.

Wodzowie ludów i państw dotykają podnoszącej się dłoni Stwórcy, co światy wywiodła z nicości i prowadzą narody ku pewnej przyszłości.

Słowo: „stań się!" wciąż żyje w nas ukryte. Z lenistwa nadpsutej natury ludzkiej trzeba je budzić nieustannie. Każdy przeto zdobywczy czyn, co zdąża do ujarzmienia przyrody dla szlachetnych celów, winien znaleźć swój oddźwięk w pochwalnym uznaniu. Jest pożytecznym zarazkiem dobrego przykładu. Nie pozwala ludziom spoczywać w barłogu bezpłodnych skarg i żalów.

A że Centralny Okręg Turystyczny to polski czyn, w którym grzmi tętent zwycięskiej husarii, przeto jako ksiądz polski sławię go błogo w kapłańskim, dziękczynnym posłowiu.

Nie bez poważnego znaczenia dla twórczego czynu na terenie Zakopanego jest skupienie młodych naszych artystów i płodnych inżynierów. Zamiast, by w obcych krajach, dla innych, często wrogich nam skupisk, oddawać pracę polskich uzdolnień, tu-

Nartostrady odciążą inne tereny

których urok polega na ciszy i spokoju!

Z okazji poświęcenia i otwarcia nowej nartostrady tatrzańskiej, wiodącej z Kasprowego Wierchu przez Karczmisko i Olczyska do Kuźnic, wygłosił imieniem zarządu głównego POLSKIEGO ZWIĄZKU NARCIARSKIEGO następujące przemówienie p. red. STANISŁAW FAECHER, wiceprezes P.Z.N.:

Jako przedstawicielowi naczelnych władz **Polskiego Związku Narciarskiego** — niech mi będzie wolno podkreślić nowe osiągnięcie. Odkąd, w oparciu o górską kolej, mogliśmy na większą skalę krzewić w Polsce narciarstwo zjazdowe, **stwierdziliśmy, że nasza młodzież narciarska staje się lepsza, sprawniejsza i odważniejsza.** Zjazd bowiem — obok skoku — jest kwiatem narciarstwa i ma nawet nad nim tę przewagę, że jest dostępny ogółowi. Wyrabiając równomiernie ducha i ciało, kształcąc odwagę i zdecydowanie oraz siłę i zręczność, jest zjazd znakomitym narzędziem powszechnego wychowania fizycznego w dziedzinie narciarstwa.

Przy obecnym zaś masowym rozwoju narciarstwa — stały się umyślnie budowane drogi zjazdowe w górach, urządzeniami niezbędnymi. Skupiając na sobie ruch masowy, coraz silniej występujący w wielkich zimowiskach — porządkują go, przyśpieszają jego obrót i pozwalają na ujęcie go w ramy zorganizowanej dyscypliny.

Odciąża się dzięki temu inne tereny, których urok polega na ciszy i spokoju. Przystosowane zaś do techniki zjazdowej podłoże trasy, zmniejsza czynnik niebezpieczeństwa ruchu masowego do właściwej miary. Przede wszystkim jednak drogi zjazdowe podnoszą poziom techniki jazdy na nartach u szerokiego ogółu, z wielką korzyścią dla sportu. Są one wreszcie **wielkimi atrakcjami dla zimowisk,** zwiększając napływ turystów. Ma to w terenie swój gospodarczy refleks, zawsze bardzo pilnie brany pod uwagę w poczynaniach PZN.

Taka właśnie nowa trasa zjazdowa P.Z.N. powstała w tym roku w ramach inwestycyj związanych z Narciarskimi Mistrzostwami Świata, jako plon pracy inżyniera i zastępu robotników-narciarzy. W imieniu Polskiego Związku Narciarskiego mam zaszczyt złożyć gorące podziękowanie władzom państwowym za umożliwienie tego dzieła, oraz dziękuję wszystkim pracownikom, zatrudnionym przy budowie.



Górska kolej widokowa na Gubałówkę.

W ciągu 168 dni

wybudowano całkowicie kolej na Gubałówkę

Prezes Zarządu Głównego Ligi Popierania Turystyki inż. M. Stodolski wygłosił z okazji otwarcia Kolei Widokowej na Gubałówce w Zakopanem następujące przemówienie:

Liga Popierania Turystyki, postanawiając w lutym 1938 roku wybudowanie kolejki linowo terenowej na Gubałówkę, z należącymi do niej budynkami, zdawała sobie dobrze sprawę z trudności, jakie taka budowa nastręcza.

Kolejka ta o długości 1.340 m, pokonywująca wzniesienie 300 m, może przewieźć na godzinę 520 osób.

Budowaliśmy ją w terenie **pozbawionym najzupełniej komunikacji,** tak, że wszystkie materiały i części mechaniczne do montażu musieliśmy jeszcze przed wybudowaniem kolejki transportować na szczyt Gubałówki.

Budując kolejkę na Gubałówkę otwieramy wrota do Zakopanego przyszłości.

Dajemy całemu południowemu stokowi Gubałówki **komunikację i energię elektryczną,** stwarzamy warunki do zabudowy planowej tam, gdzie wszyscy znawcy zagadnień urbanistycznych wskazali miejsce pod przyszłe Zakopane - Uzdrowisko.

Dziś ta praca pionierska jest pomyślnie **po 168 dniach budowy** zakończona i Gubałówka jest przygotowana przynajmniej w swej najważniejszej części do zabudowy mieszkalnej.

Drugim celem dla nas było zaspokojenie potrzeb ruchu masowego. Turystyka stała się ostatnio „przedmiotem codziennego użytku i pierwszej potrzeby" dla najszerszych sfer.

Odczuliśmy to po raz pierwszy budując kolejkę na Kasprowy.

165.000 przejazdów w pierwszym roku istnienia

było odpowiedzią na tę inwestycję.

Następnie poszła kolejka na Górę Parkową w Krynicy, która w pierwszym roku swego istnienia **przewiozła 145.000 pasażerów.**

Rozumiemy na podstawie tych cyfr, że społeczeństwo żywo się interesuje naszymi inwestycjami i że kolejki górskie są dla niego **prawdziwą atrakcją.**

I dlatego — abstrahując od urbanistycznych funkcji jakie nasza kolejka ma spełnić, jesteśmy przekonani, że przez jej wybudowanie uczyniliśmy zadość istotnej potrzebie masowego ruchu turystycznego w Polsce.

Staraliśmy się nadać tej inwestycji charakter sharmonizowany z otoczeniem i regionalizmem tatrzańskim. Wyposażenie wnętrz utrzymane jest specjalnie w tym duchu, przy współpracy miejscowej **Szkoły Przemysłu Drzewnego.**

Oddając polskim turystom i narciarzom nową kolejkę do użytku, życzymy im, by przyniosła tyle radości i zadowolenia, tyle szczerej i beztroskiej przyjemności, co i dwie poprzednie nasze kolejki górskie!

---

taj je wbudowali w swoją ziemię jako słupy granitu, co przetrwają wieki!

A jeżeli obiektywna krytyka uzna coś w ich dziele za niedoskonałe, na pewno uzupełnią braki w dalszych swoich pracach. Wysilali się pod tchnieniem najlepszej wiary, pracowali w najcięższych warunkach, byle zdążyć w terminie, narzuconym im z góry przez zbliżające się zimowe międzynarodowe igrzyska.

Czynu Waszego, Panowie, cel był naprawdę zbożny. Chcieliście tu w tatrzańskim wielkim sanatorium dać zmęczonym duszom waszych braci zdrowe odetchnienie. Pragnęliście wywołać na ich ustach uśmiech szczerej radości, gdy z wyży Gubałowskiej, przez Was im zbliżonej, napiją się widoków upojnego wina.

Prężność ciał zatraconą po biurowych cieśniach odnajdą dzięki Waszym wysiłkom na stadionach, bieżniach, w gór nieskalanym powietrzu i w lasów powiewie. Gdy powrócą z wędrówek narciarskich znużeni, wypoczną w atmosferze kulturalnych schronisk.

Błogosławię Wam, Panowie, boście sprzęgli się w zgodnym zespole z Wysokim Rządem na czele i pogłębiliście źródła rzetelnych radości życia; zapaliliście światła nowych słońc ludziom, którzy w cieniu słabości żyją, w ciemnościach smutku błądzą i w głuszy osamotnień brodzą.

Sedno Waszych dokonań, Panowie, widzę w tym, żeście bramę otwarli do Tatr dla każdego Polaka i dla wszystkich ludzi.

Byłem sam ongiś maluczkim wśród wielkich zdobywców tatrzańskich, którzy stawiali w górach dla siebie egotyczne kaplice, a, broniąc dziewiczości przyrody, sądzili, że oni tylko mogą nad szczytami władać. Dlatego dziś mam prawo — tak sądzę — nawet obowiązek rzec jako Polak i kapłan i jako taternik, żem myśli Bożej wątku nie poznawał dobrze.

Zbudował nam Dobry Bóg wspaniałą świątynię tatrzańską. Odkrywcy ją zdobyli, odczuli jej piękno. W zachwycie, z gorliwością zapaleńców Bożych, wspinali się na pinakle świątnicy, pełzali po jej gzymsach, szli na ściany, ku sklepieniom, w odwieczne się wdzierali podziemia, śmiercią często płacili za górne przeżycia.

Wykazali dorobkiem zwycięskim, że Polska Tatr jest godna.

Za nimi szli malarze, poeci, uczeni, pięknarze i czarowali tłumy opisem jej wdzięków. Cóż dziwnego, że rzesze napływały falą wezbraną na Podtatrze, że zalały Podhale i że wniosły w Zakopane niestatek miejskich myśli?

Jak w czasie wylewów, zapór stworzył się u bram, poniżej namulisko i ohyda ghetta. Na miejscach pielgrzymich procesyj, u stóp cudownych obrazów, zjawisko się powtarza: przekupnie i budy jarmarczne zawsze się lepią w pobok potężnych bazylik, mącą skupienie dusz wzniosłych.

Lecz bram świątyni przeto zamykać nie wolno!

Nie na to stanęła przed nami wspaniała, by tylko wtajemniczeni mogli się w niej modlić. Jest darem Bożym dla tych, co do niej wnijść pragną. Pęd turystyczny nie da się powstrzymać, rośnie, dociera do ostatnich zakątków ojczyzny. Wiecznie głodny poznania i wrażeń niesyty wędrowiec, ku wierchom dociera i graniom.

Turyzm nie w nogach tkwi, lecz sercem się mierzy. Kalekie płuca mogą mieć najzdrowszy, szeroki oddech duszy. A może niejeden beznogi w wojennej okulał potrzebie, dając dowód miłości tej ziemi?

Kto mniej godny, lub za słaby, by dojść do wielkiego ołtarza skalnej świątyni, stanie w przedsionku, jak ów celnik ewangeliczny, zasłyszy może jedno słowo kaznodziei, co dogmat tatrzańskiego piękna z Galerii Ganku głosi... i wróci uzdrowiony do domu, sposobny do pracy, wierny Tatrom na zawsze.

Ci wszyscy błogosławią Wam Panowie, za otwarte na ścieżaj dla nich bramy Tatr.

I ja błogosławię Was za Chrystusowe tych prawd zrozumienie.

Błogosławię porówni Kapłanom moralistom wierchowego chramu. Niech spełniają wysokie i szczytne zadania. Niech głoszą obowiązek niemącenia ciszy gór, poszanowania przyrody, ascezy taterniczej. Nade wszystko niech wierzą w moc fatalną czaru górskiego, która zjadaczów chleba w anioły przerabia.

Modlitwa przy poświęceniu życzeniem się kończy. Więc życzę w trzydziestolecie Towarzystwu Narciarskiemu, by — jak dotąd — wciągało w Tatry coraz więcej więcej miłośników białośnieżnej zimy. Oby na skoczni i na polach

1400000 turystów w roku 1938

korzystało z imprez i urządzeń LPT

Imieniem Zarządu Głównego Ligi Popierania Turystyki przemówił z okazji poświęcenia trzech najważniejszych inwestycyj L. P. T., a mianowicie górskiej Kolei Widokowej na Gubałówce, garażu turystycznego i bazaru regionalnego, **nacz. J. Szelichowski**, zaznaczając, że inwestycje te jakkolwiek dotyczą dziedzin różnorodnych, tworzą jednak w całokształcie potrzeb turystycznych Zakopanego ogniwa bardzo ważne.

Liga potrzeby te dobrze odczuła i zrealizowała je w czasie **niezwykle krótkim.**

Podchodzi ona bowiem do turystyki **z wielką dynamiką i wielkim entuzjazmem.**

Przy poparciu Pana Ministra Komunikacji w trzechleciu swego istnienia, Liga wyrobiła sobie swą pracą pełne prawo obywatelstwa.

Dotarła ona do najszerszych sfer społeczeństwa, kierując się hasłem:

„turystyka dla wszystkich“.

Według dewizy Ligi „każdy obywatel ma prawo do uśmiechu, radości i wypoczynku“.

Ażeby mu to udostępnić, Liga te hasła zaczęła realizować.

Ruszyły **pociągi popularne** do kilkuset miejscowości turystycznych.

Ożywiają się regiony morskie, górskie, doroczne tygodnie propagandowe miast, pokazy sportowe, manifestacje, zjazdy pielgrzymkowe, obchody i tym podobne.

Rok 1938 **zamykamy cyfrą 1200 pociągów.**

Liga ożywia **martwe sezony w uzdrowiskach** i przez swą działalność propagandową zapełniła je późną jesienią i wczesną wiosną — w ostatnich sezonach pokaźną cyfrą, bo **około 20.000 osób.**

Wczasy pracownicze i robotnicze są dzisiaj na pełnym warsztacie pracy i ogarniają coraz to większe masy, które dotychczas wyjazdów na urlopy wcale nie znały.

Rok 1938 zamykamy cyfrą

15.000 pracowników.

Turystyka włościańska, mająca wielkie znaczenie dydaktyczne, jest przez Ligę specjalnie studiowaną, a w bieżącym roku pierwsze próby dały już pozytywne wyniki.

Wakacyjne przejazdy umożliwiły **setkom tysięcy dzieci** poznanie piękna kraju ojczystego.

Rok 1938 koniunkturalnie dla turystyki korzystny, zamykamy ogólną cyfrą

1.400.000 turystów

Dorobek dynamiki ruchu jest więc **olbrzymi.**

Wielki ten ruch masowy wymaga obsługi.

Liga Popierania Turystyki, wywoławszy to duże krążenie, musiała przejść do roboty wtórnej to jest **do inwestycyj, któreby obsłużyły te masy.**

Przystąpiła do nich przy bardzo życzliwej pomocy **Ministerstwa Komunikacji.**

Inwestycje Ligi, rozsiane dzisiaj po całej Polsce, **są wizytówką jej działalności wobec społeczeństwa**, są jej **majątkiem hipotecznym**, zamykającym się z końcem roku bieżącego cyfrą milionów złotych.

Przechodząc do omówienia objektów zakopiańskich, które w dniu dzisiejszym święcimy, wspomnieć muszę na wstępie, że **garaże turystyczne Ligi** wobec rozwoju motoryzacji i z nią związanej turystyki samochodowej i wobec bliskiego wykończenia drogi Kraków — Zakopane — to **konieczności jutra.**

Zakopane swą atrakcyjnością ściągnie prawie że każdego automobilistę w Tatry.

Liga oddaje mu dziś **nowoczesny garaż.**

Górska kolej widokowa na Gubałówkę niewątpliwie najefektowniejsza z naszych inwestycyj, jest nie tylko nową atrakcją turystyczną, czy rozrywkową, ale **wyprowadzi ona Zakopane na słoneczne zbocza Gubałówki**, na której, dzięki taniej komunikacji powstanie nowa, piękna dzielnica.

Bazar regionalny — zawdzięcza swe powstanie inicjatywie **Pani Ministrowej Bobkowskiej.**

Ma on z jednej strony **umożliwić turystom nabycie artystycznych wyrobów przemysłu ludowego**, a z drugiej strony podnieść tę gałąź i stworzyć pomoc gospodarczą dla miejscowej ludności.

Jeśli zestawimy bezsprzeczny fakt dużego zapotrzebowania na wyroby ludowe ze strony turystów i gospodarcze nastawienie Ligi dla spraw turystyki, jej troskę o propagandowe wyzyskanie wszelkich przejawów naszego życia turystycznego, — to jasnym jest, że Liga nie mogła pozostawić tego odcinka bez swej opieki.

Tu mają turyści zagraniczni przede wszystkim zobaczyć to, co jest rdzennie polskim, co stoi na wysokim poziomie i czym możemy się wobec zagranicy pochwalić.

Bazar został **wybudowany i urządzony w ciągu 42 dni.**

NOWOCZESNY DWORZEC AUTOMOBILOWY L. P. T.

ułatwi zmotoryzowany ruch turystyczny na Podhalu

— Turystyka motorowa staje się wszędzie naczelną gałęzią ruchu turystycznego — oświadczył w swym przemówieniu w czasie uroczystości poświęcenia wielkiego garażu L.P.T. w Zakopanem **inż. M. Dudryk-Darlewski**, członek Zarządu Głównego L.P.T. Motoryzacja postępuje z roku na rok i nawet w Polsce ostatnimi czasy należy się poważnie z nią liczyć.

Koniecznymi urządzeniami dla turystycznego zmotoryzowanego ruchu są **garaże i stacje obsługi** z odpowiednimi warsztatami. Turysta motorowy — to w pierwszej linii kierowca gentleman, który sam wóz prowadzi. A gdy prowadzi go dla odpoczynku i wytchnienia w czasie wycieczki turystycznej, musi mieć możność pełnej obsługi i pomocy, by czasu nie tracić i nie psuć sobie wrażeń wycieczki dla pewnych koniecznych robót konserwacyjnych czy naprawczych przy samochodzie. Stąd podstawowe znaczenie tego rodzaju urządzeń dla rozwoju turystyki motorowej.

Liga Popierania Turystyki przewidując wielki rozwój turystyki motorowej do Zakopanego, jaki **niechybnie nastanie z chwilą ukończenia budowy drogi nr 13**, łączącej Zakopane z zapleczem Krakowa, Warszawy i Śląska, podjęła decyzję budowy wielkiego garażu w Zakopanem, niejako „dworca“ dla tej wielkiej magistrali ruchu zmotoryzowanego.

W ciągu dwóch lat 1937/38, jednak w łącznym okresie budowy 9 miesięcy, wybudowaliśmy garaż, **mogący pomieścić 100 samochodów**, wedle najnowocześniejszych wzorów, zaopatrzony we wszystko, czego automobilista potrzebować może.

Mamy tu osobne oczyszczalnie, hale do garażowania czystych wozów, odpowiednio ogrzewane i wentylowane, wreszcie hale warsztatowe, zdolne jednocześnie podjąć się naprawy dużej ilości wozów. Poza tym, po drugiej stronie betonowanego podwórza wybudowaliśmy **specjalny garaż dla 12 autokarów P.K.P.** z najnowocześniejszymi urządzeniami warsztatowymi i naprawczymi.

Ten nowoczesny dworzec samochodowy przyczyni się walnie do ożywienia turystyki zmotoryzowanej na terenie podtatrzańskim, wypełniając tym samym jeden z najważniejszych postulatów w zakresie popierania turystyki i to właśnie w dziedzinie, która jest w tej chwili może najbardziej zaniedbana.

zjazdów wyrabiały się młodzieńcze hufce w tężyźnie charakteru i w fizycznym zdrowiu!

Panie Ministrze!

Zasługi Pańskie uczciło Zakopane, obdarzając Cię honorowym obywatelstwem. Jako załącznik do dyplomu dodam słów kilka.

Przez lat przeszło trzydzieści dawałeś dowody najgłębszego umiłowania Tatr. Ta miłość, zawsze czynna, oparta na mistycznej niemal kontemplacji przeżyć górskich, daje Ci prawo wyjątkowe i niezaprzeczalne do otwarcia Tatr dla całej Polski. Wiem, ile zmagań, trosk i cierpień związało się z wykonywaniem przez Ciebie tego przywileju. Trzeba było mieć upór i hart zdobywczy, który jest błogosławieństwem Tatr i na człowieka walki z wyżyn górskich spływa, by się nie załamać i iść z uśmiechem na przeciw trudnościom — zda się — nie do pokonania.

Dzisiejszy dzień, to naprawdę moment Twej chwały i Twego zwycięstwa!

Niedługo zjadą do nas rycerze śnieżnego sportu z całego świata. Możesz być dumnym z tego, że potykać się będą na skoczni najlepszej w Europie. I nie tylko o niej powiedzą, że jest na miarę światową. Pan, Panie Ministrze, wolałby, aby synonimem najwyższej klasy była ocena: na miarę polską. Daj Bóg!

Gdy z ludzmi dobrej woli zaplanujesz osiedle letnisk i zimowisk na słonecznych leżach, hen na Zdziarskiej przełęczy i przygotujesz wejścia do prezbiterium Tatr poprzez Jaworzynę, wtedy od Lodowego, Wielkiego Ołtarza, z grani Garłucha, znad stawu Litworowego, z dolin Kaczej i Białej Wody, słoneczna spłynie ku Tobie podzięka:

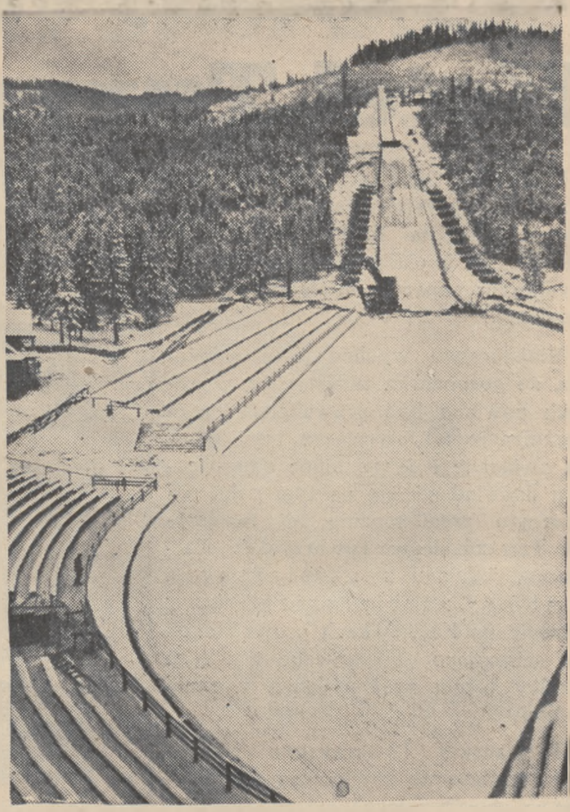
„Bóg Ci zapłać!“.



Nowoczesny garaż LPT. w Zakopanem.

Tu się rozstrzygną losy Mistrzostw Świata 1939!

Rozbudowa wielkiego Stadionu Narciarskiego pod Krokwią



Wielka skocznia narciarska pod Krokwią została ostatnio gruntownie zrekonstruowana pod kątem najnowocześniejszych wymagań sportowych, oraz ujęta oprawą imponującego stadionu z amfiteatralną widownią, mogącą pomieścić ok. 3.000 osób.

Uroczyste jej poświęcenie i otwarcie nastąpiło w ramach ogólnego święta pracy L.P.T. w Zakopanem w tygodniu przedświątecznym. Przed przecięciem wstęgi przez p. min. gen. Kasprzyckiego **dr K. Harhal-Załuski**, wiceprezes P.Z.N., powitał zebranych w imieniu Polskiego Związku Narciarskiego, podkreślając dużą wagę tej pięknej inwestycji sportowej dla narciarstwa polskiego.

— Sport narciarski jest sportem terenowym — oświadczył dr Załuski — stąd też wielkie znaczenie sportu i turystyki narciarskiej dla obrony Państwa i tak żywe zainteresowanie się wojska narciarstwem.

Na tej skoczni pod Krokwią **rozstrzygną się niebawem Narciarskie Mistrzostwa Świata.** Tu witać będziemy przedstawicieli wielu biorących udział w tych zawodach narodów. Tu święcić będziemy nasze uroczystości narciarskie.

I dlatego skocznia nie jest dla narciarza zwyczajnym urządzeniem sportowym, ale jest miejscem, które traktują ze szczególną, powiedziałbym czcią i wielkim umiłowaniem.

Skocznia na Krokwi imienia Karola Stryjeńskiego jest skocznią reprezentacyjną Polskiego Związku Narciarskiego. Jest dla narciarstwa polskiego tym samym, czym dla sportowców letnich jest Stadion Wojska Polskiego w Warszawie. Skocznia ta **widziała już przed stawicieli wszystkich narodów narciarskich świata**, na niej odbyły się 10 lat temu wielkie zawody F.I.S., na niej rozstrzygają się niemal corocznie Mistrzostwa Polski.

Skocznię tą przebudowaliśmy ostatnio, by dostosować ją **do najnowszych wymagań sportu narciarskiego.** Poza tym zbudowaliśmy **stadion - widownię,** dającą skoczni tej godną oprawę, dla uroczystych momentów Mistrzostw Świata, jakie w tym roku na niej się rozegrają.

Pracowały przy budowie skoczni hufce junackie. Dotował nasze prace **Fundusz Pracy.** Tak autorowi projektu, p. Loteczce, jak kierownikowi budowy inż. Ostrowskiemu, jak wreszcie kierownikowi hufców junackich i firmie „Spójnia Budowlana“, która prowadziła roboty ciesielskie i kamieniarskie, należy się słuszne podziękowanie.

Oddając dziś tę skocznię do użytku sportowego, życzę, by na niej nasi najlepsi narciarze godnie zawsze reprezentowali barwy sportu polskiego, by do uzyskanych już tytułów mistrzowskich dodali nowe, a posiadane obronili w najcięższej konkurencji międzynarodowej.

Elektrycznymi saniami na Kasprowy

Niebywałym powodzeniem cieszy się nowy wyciąg saniowy w Kotle Kasprowym, urządzony niedawno przez Ligę Popierania Turystyki.

Wyciąg ten zainstalowano na zboczu Kasprowego od stacji kolejki linowej ku **Hali Gąsienicowej.** Stok ten z jednej strony nadawał się znakomicie na taką instalację, będąc wprawdzie stosunkowo krótkim, lecz stromym i męczącym w podejściu, z drugiej zaś stok ten, wraz z łączącym się zboczem Beskidu utrzymuje najdłużej szatę śnieżną i nadaje się znakomicie na pole ćwiczebne, dla obsługi którego wyciąg ma pierwszorzędne zastosowanie.

Wreszcie sam przebieg zjazdu na Halę Gąsienicową nadaje się szczególnie na obsługę wyciągiem, gdyż większa część podejścia od schroniska na Hali do kotła Kasprowego jest łagodna i niemęcząca, a dopiero ostatni odcinek, który niejednego odstraszał od powrotu na szczyt i ponownego zjazdu, zostaje przez wyciąg wyeliminowany.

Na czym polega sam wyciąg?

Jest to dwoje sań, o schodkowato rozmieszczonych ławkach, mieszczących **każde po 16 osób,** które zawieszone są na dwu przeciwważących się końcach liny, napędzanej motorem, umieszczonym w górnej stacji kolejki linowej.

Sanie odbywają swą jazdę na trasie, mierzącej ok. **300 m. długości, przy 125 m. różnicy poziomów** i do 70 proc. nachylenia wprost po śniegu, odpowiednio ubitym i wyrównanym.

Trasa wyciągu wybrana jest prostopadle do warstwic, tak że obsunięcie się w bok jest niemożliwe. Zapobiegają temu zresztą liny napinające, zakotwiczone u dołu.

Sanie posiadają hamulce bezpieczeństwa, obsługiwane przez prowadzącego mechanika, które działają w razie zdefektowania napędu i uniemożliwiają obsunięcie się sań w dolinę. Jazda wyciągiem więc, jakkolwiek bardzo emocjonująca i efektowna, jest zupełnie bezpieczna.

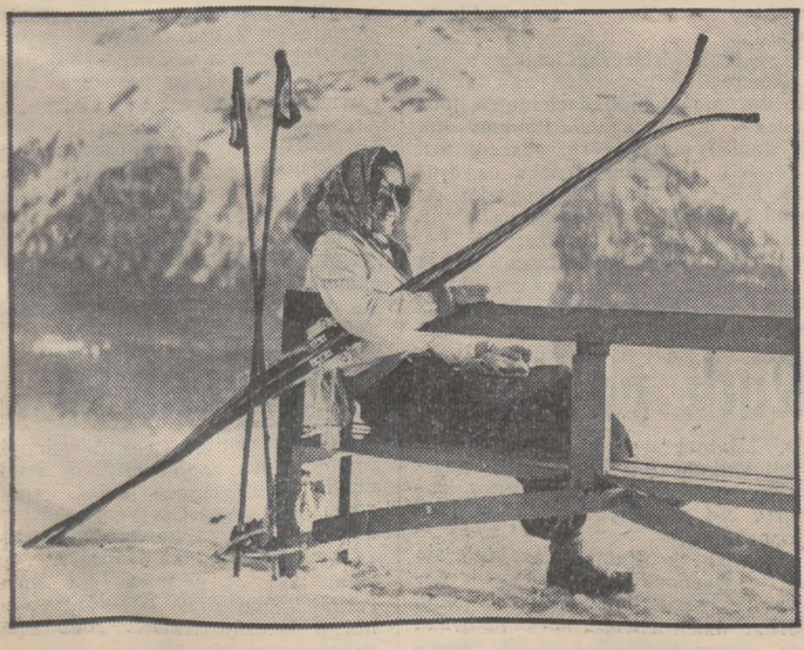
Budowę wyciągu przeprowadziła dla Ligi Popierania Turystyki szwajcarska firma Roll, posiadająca patenty na najbardziej doskonałe i wypróbowane typy wyciągów.

1000 uczestników w ciągu 14 dni

wyjechało na Zimowe Wczasy L. P. T.

Z wczasów pracowniczych, organizowanych przez Ligę Popierania Turystyki w górskich miejscowościach Żywiecczyzny, oraz w Bieszczadach, skorzystało w pierwszym pół-miesiącu z górą **1.000 pracowników umysłowych i fizycznych.**

Właściwa organizacja miejscowości wczasowych, znakomite warunki śnieżowe, dobre pożywienie i pomieszczenie, a zwłaszcza niezwykle niska opłata i serdeczność gospodarzy wczasowisk, zachęca wielu niezamożnych do korzystania z organizacji wczasów pracowniczych.



Wypoczynek po radosnym trudzie.

Największym powodzeniem cieszą się wczasowiska w Rajczy, Korbielowie, Soli, Rozłuczu i Olszanicy. Ciągną do nich zarówno osoby indywidualnie zgłaszające się, jak też całe ugrupowania pracownicze ze „Wspólnoty Interesów“, „Huty Pokój“, z fabryk, kopalń i domów przemysłowych, organizacje społeczne, Ubezpieczalnie, Rodziny Urzędnicze, i Bratnie Pomoce Szkolne, oraz różne związki i sekcje narciarskie.

Powracający z wczasowisk wypowiadają się **z uznaniem** o tej akcji Ligi Popierania Turystyki, która umożliwia mniej zamożnemu pracownikowi spędzenie w górach **6-ciodniowego urlopu za cenę niespełna 30 zł** łącznie z przejazdem kolejowym w obie strony.

Karty uczestnictwa na wczasy zimowe nabywać można w Warszawie w Związku Propagandy Turystycznej ul. Wierzbowa 8, względnie w Delegaturach i Przedstawicielstwach Ligi Popierania Turystyki mieszczących się w każdym mieście wojewódzkim.

Zgłoszenia grupowe przyjmuje Referat Wczasów LPT. Warszawa Mokotowska 61, który na życzenie zainteresowanych wysyła bezpłatnie piękną broszurę informacyjną o wczasach zimowych.

W 5 miesięcy stanął na Kalatówkach
Hotel Turystyczny T. T. N.

Pionierską inwestycją na polu hotelarstwa turystycznego jest Hotel Turystyczny na Kalatówkach, zrealizowany z inicjatywy i przy bardzo wydatnym poparciu **Ministerstwa Komunikacji.**

Ministerstwo wychodząc z założenia, że gospodarka turystyczna w górach powinna być prowadzona przez organizacje turystyczne z tymi górami związane i dysponujące odpowiednim doświadczeniem na tym polu, powierzyło zrealizowanie tej inwestycji **Tatrzańskiemu Towarzystwu Narciarzy,** jednemu z najstarszych klubów narciarskich, który właśnie na Kalatówkach prowadził od lat schronisko turystyczne i z tego choćby tytułu znał najlepiej warunki terenowe.

Tatrzańskie Towarzystwo Narciarzy zrealizowało powierzony mu mandat w sposób więcej, niż zadawalający; olbrzymi, dwupiętrowy budynek został rozpoczęty w lipcu, **stanął więc**

w ciągu 5 miesięcy.

Hotel jest gmachem o pięciu kondygnacjach, zbudowanym w zupełności z materiałów trwałych jak kamień, beton, klinkier i cegła, przy zastosowaniu najbardziej nowoczesnej izolacji akustycznej i termicznej.

Styl jego będący nowością w naszych górach, jest umiejętną adaptacją wzorów alpejskich, **sharmonizowaną znakomicie z terenem i otoczeniem.** Styl ten był wprost jedyną ewentualnością budowy w sercu gór gmachu o tak znacznych rozmiarach przy uwzględnieniu lokalnych warunków klimatycznych.

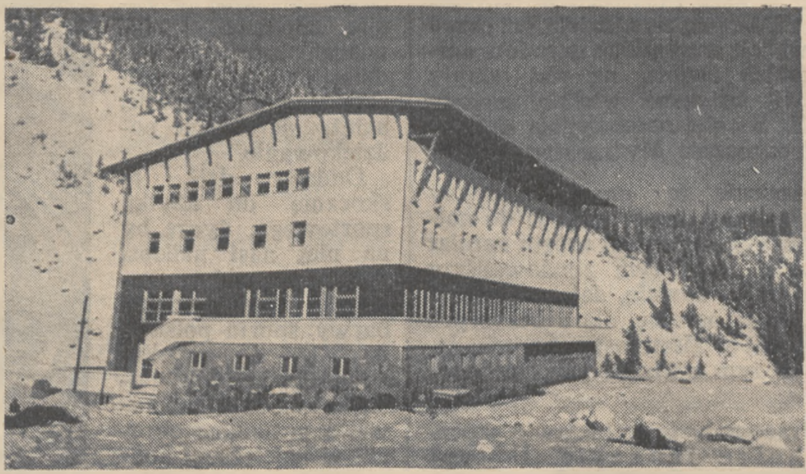
Hotel mieści 40 pokoi dwuosobowych, urządzonych wygodnie, lecz nie wystawnie, oraz bardzo obszerne pomieszczenia zbiorowe, jak sale restauracyjne, barowe, klubowe i inne, konieczne w hotelu, który będzie z jednej strony samowystarczalnym, niejako ośrodkiem życia sportowego i towarzyskiego, a z drugiej strony **punktem docelowym licznych wycieczek i przechadzek.**

Urządzenia gospodarcze hotelu, jak kuchnie, spiżarnie, pralnie, suszarnie etc., oraz instalacje centralnego ogrzewania, bieżącej wody, elektrycznego oświetlenia itd., czynią z Hotelu na Kalatówkach najbardziej nowoczesny zakład tego rodzaju w Zakopanem.

Pewnego wytłómaczenia wymaga jeszcze wybór miejsca na budowę tego hotelu. Polana **Kalatówki,** położona u stóp **Giewontu** na wysokości 1217 m, jest z jednej strony, zwłaszcza obecnie, po wybudowaniu nowej drogi samochodowej, najłatwiej dostępną halą tatrzańską w okolicy Zakopanego, z drugiej strony zaś leżąc już we wnętrzu gór **o 400 m. wyżej od Zakopanego,** posiada warunki klimatyczne i śniegowe znacznie **korzystniejsze, niż Zakopane.**

Fakt ten, łącznie z dogodną konfiguracją terenu, która sprawia, że Kalatówki posiadają nie tylko doskonałe tereny ćwiczebne dla narciarzy, lecz również i stok slalomowy (w Suchym Żlebie), jeden z najlepszych w Eurpie, na którym w tym sezonie będą rozegrane mistrzostwa świata, czyni z Kalatówek miejsce nadające się świetnie na powstanie w przyszłości **samodzielnego nawet ośrodka typu alpejskich stacyj wysokogórskich,** jak np. Arosa.

Nie od rzeczy będzie wspomnieć wreszcie, że Tatrzańskie Towarzystwo Narciarzy, które zrealizowało budowę hotelu i jest jego gospodarzem, obchodzi właśnie obecnie 30-lecie swego istnienia.



Nowoczesny gmach Hotelu Tu rystycznego na Kalatówkach.

Pod znakiem FIS
Pokaz mody sportowej w Warszawie

Wpływ zbliżających się Mistrzostw Świata w Zakopanem dał się już odczuć w każdej dziedzinie życia, sięgając nawet po zwycięstwo w dziedzinie mody.

Oto niedawno w Teatrze Polskim w Warszawie odbył się wielki pokaz mody sportowej. Inicjatorom tego pokazu, wśród których prym wodzi **p. ministrowa Bobkowska,** chodziło o przygotowanie uczestników Mistrzostw pod względem stroju. Strój polskich zawodników musi nosić piętno polskości, być polskim wyrobem i z polskich materiałów! — oto hasło pokazu.

Trzeba przyznać, że hasło to wywołało w sferach zainteresowanych bardzo miły i silny oddźwięk. Zarówno świat artystyczny, jak i nasi „dyktatorzy“ mody nie szczędzili wysiłków, by pokaz wypadł jak najkorzystniej.

Przed oczyma zgromadzonej licznie publiczności, dyplomacji i sfer artystycznych przesunął się piękny korowód postaci w ślicznych nieraz i bardzo szczęśliwie pomyślanych strojach polskich, dostosowanych do sportów zimowych, wywołując wśród gości zagranicznych **szczery podziw.**

Jasną jest rzeczą, że modele tego pokazu będą wnet rozpowszechnione wśród sportowej publiczności, co ujrzymy niebawem na zawodach zakopiańskich. A jeśli pięknym strojom polskich zawodników i amatorów sportu zimowego dopisze również forma fizyczna, to bezwątpienia zajmą oni pierwsze miejsce wśród różnojęzycznych gości Zakopanego.

Wycieczki polskimi motorowcami
cieszą się powodzeniem w Ameryce

Przez kilka najbliższych miesięcy— bo aż do kwietnia — **ms. „Piłsudski“** nie będzie wracał do Polski, a dorocznym zwyczajem pozostanie na wodach amerykańskich. Na czas ten zostały zorganizowane wycieczki morskie pod wspólną nazwą **„Fiesta Cruises“.**

Trasa tych wycieczek jest wyjątkowo ciekawa, gdyż statek zawija nie tylko do portów **Indii Zachodnich,** lecz również i do **Venezueli, Panamy** itp.

W dniu 7 stycznia rb. odszedł ms. „Piłsudski“ z Nowego Yorku na drugą z kolei, 8-dniową wycieczkę do **Nassau i Havany,** zabierając na swym pokładzie ponad 350 pasażerów.

Wycieczki polskimi statkami cieszą się wielkim i zasłużonym powodzeniem wśród **publiczności amerykańskiej,** odnoszącej się z dużą sympatią do naszych transatlantyków. Nie tylko bowiem urok odwiedzanych miejscowości przyciąga pasażerów, ale i sam pobyt na statku jest również wielką przyjemnością.

Amerykańska publiczność, otoczona troskliwą i życzliwą opieką załogi, zapoznaje się z przysłowiową gościnnością Polaków, a wyborna kuchnia polska dla niejednego pasażera stanowi również wielką atrakcję. Zaangażowany specjalnie na tę wycieczkę polski zespół baletowy nie tylko uprzyjemnia pobyt na statku, ale zapoznaje publiczność amerykańską z pięknymi ludowymi tańcami i strojami polskimi.

Polskie transatlantyki są więc **doskonałą propagandą Polski** i polskości na dalekich morzach Indii Zachodnich.

Ruch polskich transatlantyków

Ms. „Batory“ przed kilku dniami opuścił **Gdynię,** udając się w normalny swój rejs do **Nowego Yorku,** zabierając 264 pasażerów z Gdyni i 40 z Kopenhagi.

Transatlantyk **„Pułaski“** znajduje się teraz w **Buenos Aires.** Jak nam donoszą ze statku, odbyła się tam, w drugi dzień Świąt, zorganizowana przez załogę Gwiazdka, a św. Mikołaj rozdał dzieciom emigrantów, jadących do Ameryki Południowej, drobne prezenty. Lecz dzieci polskie również nie zapomniały o marynarzach, spędzających dzień wigilijny zdala od domu i Ojczyzny i nadesłały na statek paczkę, zawierającą opłatek, zabawki na choinkę i słodycze. Dzieciom tym — z Koła Ligi Morskiej i Kolonialnej przy Szkole Powszechnej w Buczkowicach — odpowiedział w serdecznych słowach kapitan ss. **„Pułaski“.**



Na śnieżnych graniach Tatr.

Ostatnie nowiny narciarskie

Narciarski pociąg raidowy

wyruszy w tym roku z Zakopanego

Dnia 20 lutego b. r. wyruszy z Zakopanego narciarski pociąg rajdowy wzdłuż Karpat. Po pięciodniowej turze przez Krynicę, Sławsko i Worochtę, powróci do Krakowa, gdzie szósty dzień poświęcony będzie zwiedzaniu zabytków Krakowa, specjalnie dla obsługi cudzoziemców biorących udział w tegorocznym rajdzie.

Wyjazd z pociągu z Zakopanego, zamiast jak co roku z Krakowa, będzie pewną inowacją tego tradycyjnego już dziś rajdu, dyktowaną jednakże specjalną sytuacją, jaka wytwarzają zawody FIS i spodziewany olbrzymi zjazd narciarzy do Zakopanego.



Przed pawilonem restauracyjnym na szczycie Gubałówki.

Komunikat dla automobilistów

Warunki komunikacyjne na drogach w kierunku Rabki. Nowego Targu, Zakopanego, Jaworzyny Spiskiej, Morskiego Oka, Czorsztyna, Szczawnicy, Krynicy przez Nowy Sącz, Zwardonia, Czacy i Koniakowa są zupełnie dobre.

Jedynie tylko na odcinku Grybów — Krynica zaobserwoano zaspy śnieżne i z tego powodu droga ta jest zamknięta dla ruchu kołowego. Ponadto w Limanowskiem i Żywieckiem wystąpiła na drogach gołoledź, która utrudnia komunikację.

Na drogach w Beskidach Śląskich warunki komunikacyjne dobre. Jedynie na odcinkach Jabłonków — Mosty i Bukowiec — Jaworzynka — Koniaków wystąpiły płytkie koleiny. Ponadto miejscami w dolinie Wisły gołoledź.

Na odcinku Świerszczynowiec — Zwardoń w dalszym ciągu potrzebne przepustki.

W najbliższych dniach warunki komunikacyjne ulegną nieznacznemu pogorszeniu.

Przewidywany przebieg pogody według P. I. M.

Napływ nad Polskę ciepłego i wilgotnego powietrza z zachodu został już wstrzymany, a pogoda znowu zacznie się kształtować pod wpływem obszaru wyżowego, którego środek znajduje się obecnie nad Rosją Centralną.

W związku z tym w najbliższych dniach na obszarze naszego kraju temperatura ponownie się obniży, tak że w górach panować będzie umiarkowany mróz oraz nastąpi większe rozpogodzenie.

Polska Fanfara

Narciarskich Mistrzostw Świata w Zakopanem

Według przyjętego zwyczaju międzynarodowego, zawody FIS w Zakopanem (w lutym 1939) będą miały także swoją **własną, oryginalną fanfarę.**

Skomponowanie odpowiedniej melodii na orkiestrę zostało powierzone wy bitnym muzykom polskim. Zamierzone jest wykorzystanie w układzie fanfary FIS oryginalnych motywów **muzyki góralskiej** z okolic Zakopanego.

Również Polskie Radio przyjmie dla swych transmisyj z przebiegu zawodów o Narciarskie Mistrzostwa Świata specjalne hasło muzyczne (hejnał), którym będzie otwierało i zamykało audycje FIS.

Plakiety pamiątkowe FIS

Wszyscy uczestnicy i goście oficjalni zawodów FIS w Zakopanem otrzymają pięknie wykonane, brązowe plakiety pamiątkowe, o dużej artystycznej wartości. Komitet Organizacyjny wysąpił o wybicie tych plakiet do **Mennicy Państwowej**, co zapewnia ich nienaganne i właściwe wykonanie.

Zimowe pobyty ryczałtowe

w zimowiskach i uzdrowiskach

Od 9 stycznia do 31 marca rb. obowiązuję 66% ulgi kolejowej za kartami uczestnictwa Ligi Popierania Turystyki do następujących miejscowości: Bystra Wilk, Krynica, Morszyn, Rabka, Szczawnica, Truskawiec. Wisła, Istebna, Piwniczna, Szczyrk, Jaremcze, Ustroń, Zwardoń, Żegiestów, Brenna i Jastrzębie Zdrój.

Karty uczestnictwa do nabycia w Przedstawicielstwach L.P.T. i biurach podróży.

Warunki śnieżne w Karpatach

Ostatnia odwilż przyczyniła się do silnego pogorszenia warunków śnieżno - narciarskich na obszarze Karpat. zwłaszcza w dolinach i na pogórzu do 600 m.

W górach wyżej 800 m. warunki są możliwe, zjeżdżać jednak należy bardzo ostrożnie, gdyż w dalszym ciągu kamienie, pniaki, korzenie i kosówka nie są całkowicie i dobrze pokryte śniegiem. Podejścia możliwe już od 500 m.

Na halach i łąkach trawiastych Wlk. Raczy, Pilska, Babiej Góry, w Gorcach, Bieszczadach i Czarnohorze warunki śnieżno-narciarskie dobre.

W Karpatach Zach. gips zbity, w obszarach grzbietowych i na otwartych stokach szreń, w Karpatach Wsch. śnieg mokry.

W Tatrach niebezpieczeństwo lawin!

W najbliższych dniach warunki śnieżne poprawią się, przy czym możliwe są opady śnieżne.

Znaczki pocztowe FIS

Poczta Polska wypuszcza z okazji Międzynarodowych Mistrzostw Świata w Zakopanem **specjalne znaczki pocztowe,** które ukażą się w sprzedaży wyłącznie podczas zawodów FIS w Zakopanem, t.j. w czasie od 11 do 19 lutego. Seria obejmuje trzy wartości.

F I S, F I S, F I S...



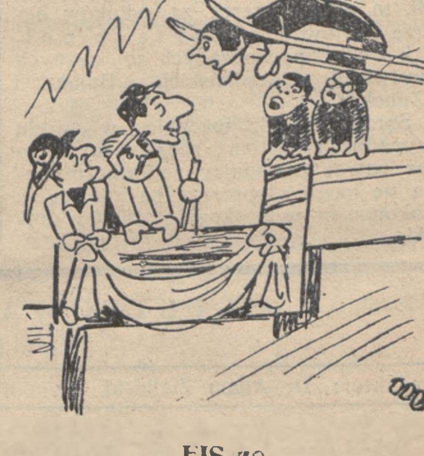
FIS-harmonia



FIS-jonomia



FIS-dur'a



FIS-ze

Rys. Sł. Szpakowski.

FIS ZAKOPANE 11–19.II 1939

PROGRAM
uroczystości i zawodów o Mistrzostwo Świata w Zakopanem

11 LUTY, SOBOTA
Godz. 12 — Uroczystość otwarcia zawodów

12 LUTY, NIEDZIELA
Godz. 12 — Bieg zjazdowy panów
„ 13 — Bieg zjazdowy pań

13 LUTY, PONIEDZIAŁEK
Godz. 9 — Bieg rozstawny 4x10 km.

14 LUTY, WTOREK
Godz. 10 — Slalom panów
„ 11.30 — Slalom pań
„ 18 — Rozdanie nagród za zjazdową część progr. Mistrzostw.

15 LUTY, ŚRODA
Godz. 10 — Bieg 18 km otwarty i dla biegu złożonego

16 LUTY, CZWARTEK
Godz. 12 — Konkurs skoków dla biegu złożonego

17 LUTY, PIĄTEK
Godz. 8 — Z okazji Narciarskich Mistrzostw Świata odbędzie się w tym dniu wojskowy bieg patrolowy w konkurencji międzynarodowej.

18 LUTY, SOBOTA
Godz. 9 — Bieg 50 km.

19 LUTY, NIEDZIELA
Godz. 12 — Konkurs skoków
„ 18 — Rozdanie nagród i uroczystość zamknięcia zawodów.

Polski sprzęt narciarski
na Mistrzostwach Świata

Jakkolwiek dla części polskiej drużyny reprezentacyjnej sprowadzono specjalne narty z **Norwegii i Szwajcarii**, to jednak szereg zawodników będzie startować na n a r t a c h p o l s k i c h, pochodzących ze znanych wytwórni zakopiańskich „Bujak“ i „Zubek“.

Sprzęt ten nie ustępuje w wielu wypadkach nartom zagranicznym, to też nawet zawodnicy zagraniczni będą się mogli zaopatrzyć na miejscu w Zakopanem w doskonałe **hikory polskie.**



Widok na Krywań spod szczytu Kasprowego.

Udogodnienia komunikacyjne
w okresie Mistrzostw Świata

Oprócz normalnej komunikacji sezonu zimowego, która z uwagi na wmożenie ruchu ulegnie drobnym przesunięciom minutowym na szlaku Kraków — Zakopane, będą uruchomione **dodatkowe pociągi:**

1) nocny pociąg z Warszawy i Łodzi kursować będzie w dwóch częściach;

2) z Warszawy i Poznania na pierwsze i końcowe dni zawodów dodatkowe pociągi nocne;

3) z Katowic przez cały czas FIS‘u dodatkowy pociąg nocny;

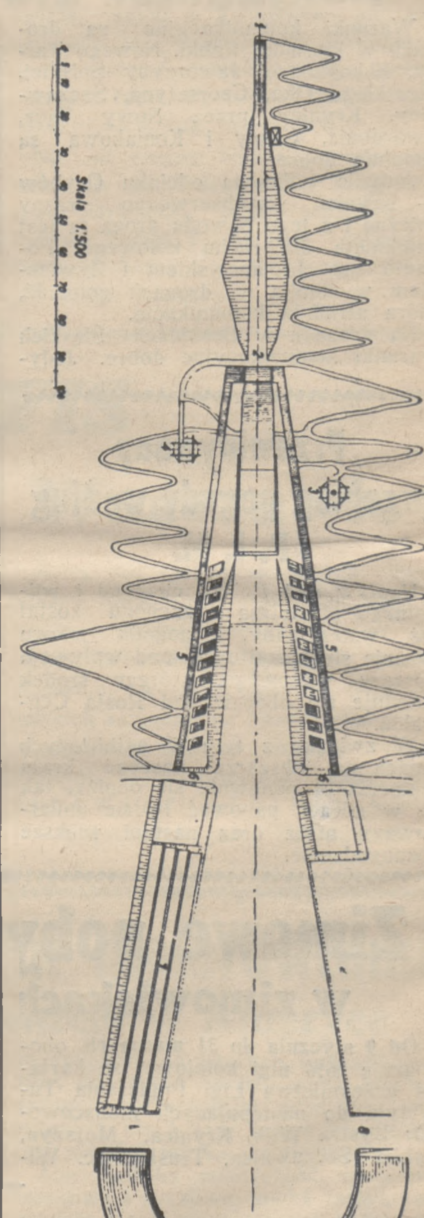
4) z Krynicy do Zakopanego 2 pary wagonów motorowych.

Ceny biletów na zawody FIS

Wstęp na cały czas zawodów . .	zł 20.—	zł 12.—
Jednorazowy wstęp na bieg zjazdowy	„ 3.—	„ 2.—
Jednorazowy wstęp na slalom . .	„ 3.—	„ 2.—
Wstęp na bieg 4×10 km	„ 2.—	„ 1.—
„ „ „ 18 km	„ 2.—	„ 1.—
„ „ „ 50 km	„ 2.—	„ 1.—
Dopłata na trybunę Stadionu na poszczególny bieg	„ 2.—	„ —
Jednorazowy wstęp na skoki . .	„ 5.—	„ 3.—
Dopłata na trybunę Stadionu na skoki	„ 6.—	„ —
Dopłata do loży na zeskoku na skoki	„ 4.—	„ —
Wstęp na Stadion na otwarcie Zawodów	„ 1.—	„ —
Wstęp na rozdanie nagród i uroczyste zamknięcie	„ 2.—	„ 1.—

Bilety zniżkowe można nabywać tylko w przedsprzedaży.
Ze zniżek korzystają tylko członkowie Towarzystw, należących do Polskiego Związku Narciarskiego oraz młodzież szkolna do lat 18 i wojskowi do sierżanta.

Plan
wielkiej skoczni i stadionu narciarskiego pod Krokwią



Plan sytuacyjny stadionu narciarskiego w Zakopanem: 1) start, 2) próg skoczni, 3) wieża sędziów, 4) wieża sygnalizacyjna, 5) trybuny na zeskoku, 6) droga pod Reglami, 7) miejsca stojąca, 8) trasy biegów, 9) trybuny główne, 10) loże honorowe.

ILUSTROWANY TYGODNIK TURYSTYCZNY „JEDZIEMY NA FIS“
pod kierownictwem redakcyjnym Dr. Kazimierza Saysse-Tobiczyka

Redaktor: **Dr Adam Zieliński** WYDAWNICTWO LIGI POPIERANIA TURYSTYKI

Adres Redakcji: Warszawa, Marszałkowska 3/5 (Dom Prasy S.A.).
Sekretariat czynny codziennie w godzinach od 12 — 14 po poł. — pokój Nr 303, tel. 8-02-40 wew. 100.

Druk Dom Prasy, S. A., Warszawa.